

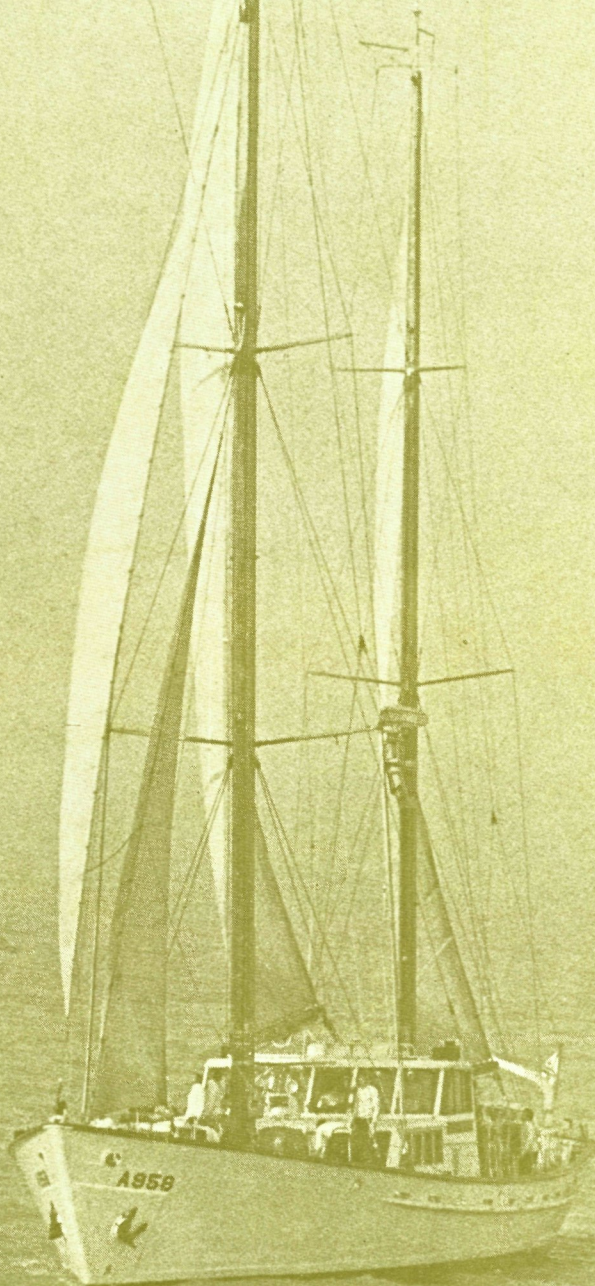
NEPTUNUS

info marine

24° jaargang nr. 161

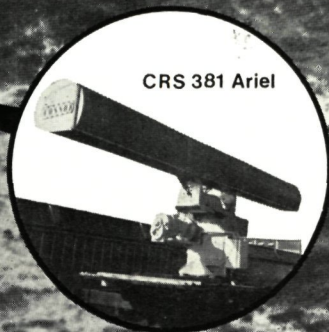
24° année no. 161

1



COSSOR NAVAL IFF SYSTEMS

CRS 381 Ariel



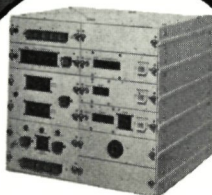
IFF 800
Transmitter/
receiver



IFF 2720
Transponder



Multi-roll
video-processing
modules



**INTAIR
DIVISION**

AMERACE S.A., CHAUSSEE DE LA HULPE 181
B - 1170 BRUSSELS - BELGIUM - TEL. (02) 673.80.53 - TELEX 25.657

NEPTUNUS

info marine

AUGUSTUS 1976 - 24e jaargang Nr. 1

AOUT 1976 - 24e année No. 1

sommaire neptunus

inhoud neptunus

la marine impériale allemande sur la côte belge 1914-1918
par le commodore e.r. l.f.r.e. petitjean (III)

2

de haven van oostende of de geschiedenis van «de geule»
door f. gevaert (II)

10

la participation belge aux opérations d'évacuation de
dunkerque
par le lt.-colonel hre (r) paul eygenraam

15

maritiem panorama
door h. rogie

18

woorden uit de zeemanskist: scheepsbesluit
door oppermeester j.-b. dreesen

26

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info-marine

28

info-reserve

39

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Medewerkers Info-Marine
Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helsmoortel (COMIENAV), 1MC
R. Offermans (COMIENAV), 1MC A. De
Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch. Van-
daele (COMLOGNAV), 1MC Desmet
(COMSERVOST), 1MC M. Stevens (NAV-
COMPORTOST), 1MR E. Wets (COMOP-
SNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORT-
ZEB), 1 OM Van Hoof, 1 MC Van Looke

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, pu-
blicité, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse,
publicité, la boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 de Neptunus/
Oostende
Rek. 473-6090311-30 van Neptunus/
Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter : J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont,
A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van
Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Ver-
boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Drye-
pondt, A. Schram

La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914-1918 (III)

PAR LE COMMODORE (RET) L.F.R.E. PETITJEAN

IV. LES TORPILLEURS DES FLANDRES

Une flottille de torpilleurs des Flandres est fondée le 28 avril 1915 et placée sous les ordres du LV. SCHOENMANN.

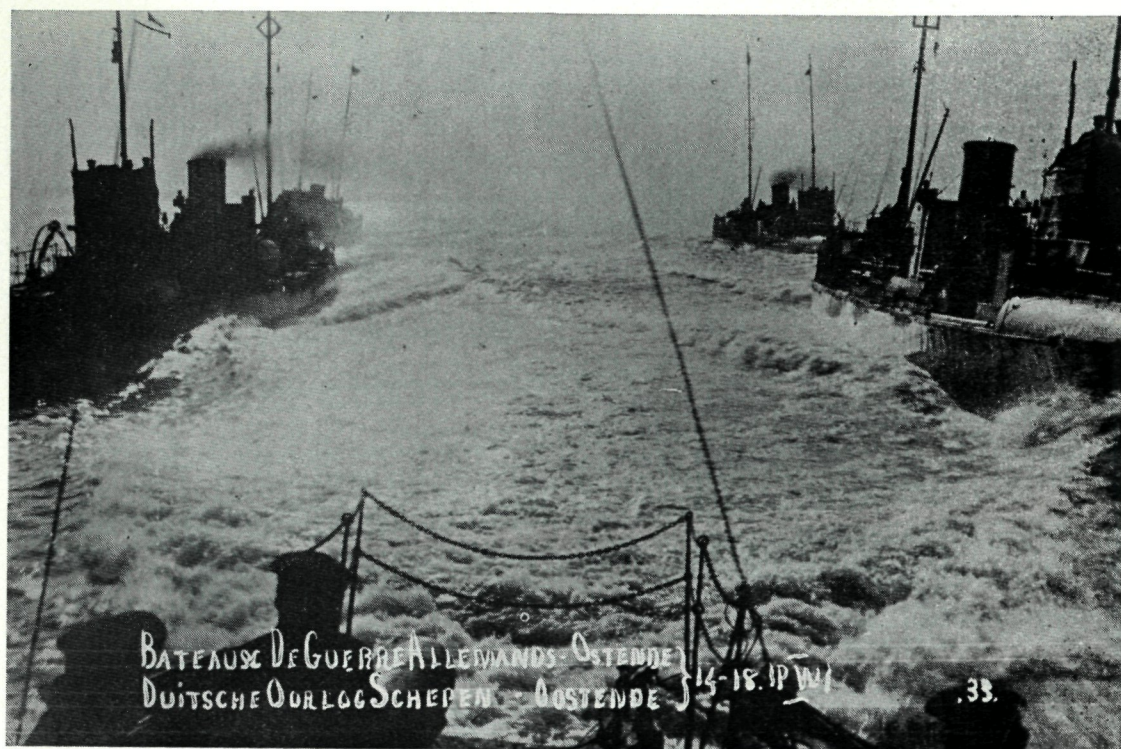
Ces torpilleurs de petite dimension étaient également assemblés à Hoboken. Ils sont les «bonnes à tout faire». Tantôt mouilleurs de mines, tantôt dragueurs, ils assurent toutes sortes de missions. Impropos à toute action rapide contre les alliés, car les premiers ne filent que 19 nœuds et les suivants 25. De plus, ils sont insuffisamment armés. Le jour de sa fondation, la flottille se composait des «A.2», «A.6» et «A.7».

Le 1er mai le «A.2» (LV. SENDEN) ayant à bord le chef de flottille et le «A.6» (LV. TREFETZ), assistés d'hydravions, quittent Zeebrugge pour porter secours à un appareil en difficulté entre le «Noord Hinder» et le «Galloper». Deux hydravions, les «406» et «407» revenaient d'un raid sur l'Angleterre, quand suite à une avarie de moteur, le «406» doit amerrir non loin du «Galloper». Le moteur étant hors d'usage, le pilote prévient le «407» lançant trois fusées rouges. Un vapeur en vue met le cap sur l'appareil. Ce que voyant, le pilote Obersboomtmanraat et l'observateur ASP. von FRANKENBERG jettent le sac lesté contenant les documents par dessus bord, et lâchent le pigeon qui emporte la nouvelle de leur infortune. Le vapeur, un hollandais, embarque les deux hommes après que ceux-ci aient incendié l'appareil. Ils sont ensuite transférés à bord du bateau-feu «NOORD HINDER». Pendant ce temps les deux torpilleurs faisant route au Nord-Ouest voient apparaître vers 3 h. 45 AM dans l'Ouest, quatre chalutiers armés britanniques de Yarmouth, les HMT «COLUMBIA», «BARBADOS», «MIURA» et «CHIRSIT». Un combat s'engage à 4 h. 10 entre les deux Allemands et le HMT «COLUMBIA» (Chef de flottille). Ce dernier est torpillé, mais a eu le temps d'alerter ses autorités par radio. Après cet engagement, les Allemands s'éloignent vers le Sud-Ouest et à 5 h. 00 ils reviennent vers le «NOORD HINDER». Mais des fumées montent à l'horizon et bientôt apparaissent les destroyers britanniques qui ont répondu à l'appel du «COLUMBIA». Ce sont les H.M.S. «LAFOREY»,

«LAWFORD», «LEONIDAS» et «LARK» appartenant à une division des destroyers d'Harwich, sous les ordres du Commodore TYRWHITT et qui, suite au torpillage d'un vieux destroyer de la division du NORE, le H.M.S. «RECRUIT» par un sous-marin des Flandres («UB.6», EV. HAECKER), avaient pris la mer pour faire la chasse au B.Boote. La poursuite des deux torpilleurs commence et les Allemands cherchent à s'échapper vers le SUD-EST en direction de leur base. Mais déjà à grande distance les Britanniques commencent à placer des coups au but. A 5 h. 27 la station radio de Brugge reçoit un dernier message annonçant le combat avec les Trawlers et se terminant par ces mots «sommés poursuivis par destroyers». Les deux bâtiments coulèrent pavillon haut et avec le «A.2» disparut le chef de flottille LV. Herman SCHOENMANN et les commandants des «A.2» et «A.6». Une bonne partie des équipages fut repêchée par les Britanniques, quant aux deux aviateurs qui, à bord du «NOORD HINDER» avaient assisté impuissants à la destruction des deux torpilleurs, ils seront rendus au corps de marine par le gouvernement hollandais.

Les unités perdues sont vite remplacées et déjà fin mai, la flottille comprend les «A.4», «A.7», «A.8», «A.12» et «A.13» nouvellement construits. Un nouveau chef de flottille est désigné, le LV. ASZMANN et après un «working up» elle prend son service d'avant-porte à partir du 16 juin. Ces torpilleurs rendent de nombreux services en prévenant de l'approche des navires alliés, en aidant les hydravions, en protégeant les filets de barrage, en les réparant et en les récupérant, en mouillant des mines et en faisant la guerre aux bâtiments de commerce devant l'escut. Dès juillet, le nombre des bâtiments permet d'assurer un service de «Stand-by» de trois torpilleurs à Zeebrugge tandis qu'un quatrième garde la côte entre Oostende et Wenduine.

Le 5 août, le groupe «A.5», «A.7», «A.8», capture près du Thornton bank un hydravion français ainsi que ses deux occupants (deux sous-officiers). A la mi-août la flottille se compose comme suit : Chef de flottille sur «A.7» (LV. ASZMANN). 1er demi flottille (EV. BOLDEMANN) : «A.4», «A.16», «A.9», «A.15» et «A.10».



2me demi flottille (EV. WEISHAUPT): «A.12», «A.5», «A.8», «A.14», «A.11» et «A.13».

V. UN ZEPPELIN A OOSTENDE. PERTE DU «A.15». BOMBARDEMENTS

Dans les premières heures du matin du 10 août, un message est capté par l'EM. de la Première Division annonçant qu'un Zeppelin, le «L.12» (LV. PETERSON) rentrant d'un raid sur l'Angleterre, a été forcé d'amerrir. Fortement avarié, il dérive entre Oostende et Bankenberghe. Au lever du jour, par temps splendide, le dirigeable est visible du QC de la Division, qui depuis juin a quitté Oostende pour s'établir à Wenduine (1) ceci pour éviter les bombardements répétés sur Oostende. Un torpilleur, le «A.13» ainsi que des remorqueurs sont déjà sur les lieux et le premier prend le zeppelin en remorque. Il se dirige sur Oostende. Près de l'entrée du port ils sont attaqués par plusieurs avions alliés. La batterie «Groshertog» entrée en action fait littéralement voler en éclats un des assaillants, tandis que les autres rompent le combat. Lentement, le géant qui n'a pas été touché est remorqué dans le port et amarré au quai sous la grande grue.

(1) «Kämpfe unserer Marine an Flanderns Küste» par Amiral JACOBSEN.

L'après-midi nouvelles attaques aériennes sans succès et peu après, alors que le palan de la grande grue était déjà descendu pour le soulever, il brûla brusquement. Incendie dû à l'imprudence d'un ouvrier, ou sabotage. Ce ne fut jamais démontré. Les moteurs purent être récupérés, renvoyés en Allemagne et remis en service après révision. Les fréquents bombardements de l'aile droite du front terrestre allemand par des navires de ligne britanniques se tenant au large de Nieuwpoort, et tirant avec du gros calibre, obligent l'amiral von SCHROEDER à ordonner la construction d'une batterie lour-

de moderne. Celles déjà établies n'ayant pas la portée voulue. C'est pourquoi le 15 juin 1915, l'on entame les fondations d'une batterie de 28 cm. S/K L.45. Ces canons, comme ceux de la batterie Hindenburg, quoique destinés avant guerre aux forts d'Antwerpen n'avaient pas encore été livrés avant la guerre. Deux pièces avaient une portée de 28 km. et les deux autres de 34 km. Comme l'angle de battage était de 360°, elles pouvaient aussi bien tirer vers la mer que vers le front terrestre. La qualité du terrain donna beaucoup de difficulté pour les fondations. Il fallut battre des pieux pour compenser la mobilité du sol. De plus, de nombreuses attaques aériennes eurent lieu contre ces chantiers au point que l'installation de deux pièces anti-aériennes de 8,8 cm. fut rendue nécessaire. La batterie baptisée «TIRPITZ» fut prête le 5 septembre 1915. Sa construction avait duré onze semaines. Le 22 août, au soir, le torpilleur «A.15» (EV. GUTERMANN) est de garde à l'avant-poste d'Oostende, et les «A.5», «A.13», «A.14» sont partis en patrouille.

Vers minuit, le «A.15» signale deux torpilleurs près du banc de Middelkerke, et essaie de se rapprocher de la côte pour se mettre sous la protection des batteries côtières. A 0 h. 08 un combat s'engage entre lui et les torpilleurs français «ORIFLAMME» et «BRANLEBAS». Distance 1.600 m. Quatre minutes après, le «A.15» est touché. L'arrière est avarié. Il laisse une longue trainée de vapeur derrière lui. A 0 h. 13, la chaudière avant et la machine à gouverner sont atteintes, suivies de conduites de vapeur ainsi que la tourelle arrière. Le navire tourne en rond, barre bloquée. D'après le récit français, il fut touché à l'arrière par une torpille. A ce moment, les Français rompent le combat, leur proie étant mortellement atteinte et les batteries côtières les ayant pris sous leur feu.



Le «A.15» a été touché une dizaine de fois par du calibre 10.5. Il sombre par l'arrière. La situation étant désespérée, les signaux de détresse sont lancés, le sac lesté des documents est immergé et le pavillon amené. L'équipage abandonne le navire après avoir lancé trois hourras en l'honneur de l'empereur. Les uns à la nage, les autres dans le petit canot s'écartent du torpilleur et se dirigent vers la côte. Le commandant et cinq hommes ont été tués pendant l'action.

De la côte, on a suivi les phases du combat. Les «A.4» (EV. BOLDEMAN), «A.12» (EV. WEISHAUPT) et «A.16» (EV. HORMEL) appareillent rapidement. A 2 h. 00 le «A.12» recueille près d'Oostende Bank le canot contenant neuf naufragés dont trois blessés. A 6 h. 00, des forces alliées étant signalées devant la côte, les torpilleurs sont rappelés car déjà à 5 h. 45, le poste d'observation de Zeebrugge avait signalé un nombre important de bâtiments dans le Nord. La côte est alertée et à 6 h. 00 tous les postes de combat sont occupés. De Zeebrugge on peut apercevoir 3 monitors, 9 destroyers, deux navires de commerce, un yacht et de nombreux chalutiers. Un avion allié survole le môle mais la DCA a tôt fait de l'écarter. D'après CORBETT, environ quatre vingt unités prirent part à cette opération. Cette force navale se composait de : les monitors «LORD CLIVE» portant la marque de l'amiral BACON le nouveau commandant de DOVER (depuis le début avril l'amiral HOOD a été remplacé par l'amiral R.H. BACON en qualité de Flag Officer DOVER), «SIR JOHN MOORE» et «PRINCE RUPPERT», deux canonnières dragueurs «SEAGULL» et «SPANKER», dix dragueurs à aube, dix destroyers, quarante cinq drifters, quatre navires d'observation portant des tripodes, un porte hydravion et d'autres petites unités. C'est la première opération importante qu'entreprennent les forces de Dover contre Zeebrugge.

Des avions allemands s'élèvent aussitôt, mais les nuages bas (200 m.) ne leur permettent pas de s'approcher des Britanniques.

Quand l'escadre anglaise eut atteint une distance de 13 km. de la côte les drifters se mirent à mouiller des filets protecteurs à la limite de tir des batteries côtières. Pendant ce temps, les destroyers croisent à grande vitesse. A 6 h. 36 les batteries «KAIZERIN» (15 cm.), «HERTHA» (21 cm.) et «FREYA» (21 cm.) ouvrent le feu sur les poseurs de filets. Ceux-ci s'étant éloignés, le feu cesse à 6 h. 48. Les deux navires de commerce ont posé les tripodes sur des bancs devant Zeebrugge. Ces tripodes, sorte de pylones de radio surmontés d'une plate-forme de 3 m. x 1,70 m. permettant à des officiers observateurs accompagnés d'un signaleur de se tenir avec leurs instruments de relèvement et de signalisation.

A 6 h. 41 les monitors qui se sont placés près de l'alignement : Tour de Lisseweghe-Befroi de Brugge ouvrent le feu de leur canon de 30 sur le port et l'écluse de Zeebrugge, distance 18 à 20 km. Lisseweghe est également bombardé. Le feu cesse à 8 h. 55 et les Anglais se retirent après avoir relevé le matériel.

Environ 70 coups ont été tirés dont une dizaine sur Lisseweghe. Aucun nœud vital de Zeebrugge ne fut atteint. Huit coups tombèrent dans les parages immédiats de l'écluse détruisant la ligne du tram, quelques maisons et un chaland dans le canal. Plusieurs Belges et Allemands furent tués et blessés.

Aussitôt l'alarme donnée, le matériel de la station d'hydravions du môle fut emballé et dirigé sur Lisseweghe. Les sous-marins se trouvant à Brugge, les «UB.5», «UB.10» et «UB.17» reçoivent l'ordre d'appareiller par Oostende et d'attaquer, mais les Britanniques se sont déjà retirés avant que le premier U.boote ait quitté le port. Le «UB.10» parvient encore à sauver deux survivants du «A.4».

Afin d'empêcher à l'avenir les monitors de bombarder Zeebrugge à grande distance, l'amiral décide la construction d'une batterie lourde près de Duinberghe. Cette batterie formée par quatre pièces de 30,5 cm. d'une portée de 37 km. sera prête le 20 mai 1916 et baptisée «Kaiser Wilhelm II». La modernisation des autres batteries fut également entreprise.

Les jours qui suivirent le bombardement, tous les sous-marins sortent par Oostende pendant que les A.Boote assistés par les hydravions draguent devant Zeebrugge. Les Allemands supposaient que les alliés avaient mouillé des mines et des filets devant le port. Leur travail est fructueux, des engins et filets sont repêchés et un filet indicateur avec mines est découvert à 6 miles dans l'Ouest-Quart-Sud du Thorntonbank.

Le 1er septembre le vicesteurman CHRISTIANSEN (Un des deux frères CHRISTIANSEN qui devinrent plus tard célèbres par leurs exploits sur mer et dans l'air), accompagné de l'Asp. EXNER, effectue un vol record en hydravion. Parti de Zeebrugge il vole d'un trait jusqu'en Allemagne en longeant la côte hollandaise, distance du raid 700 km. ce qui à l'époque était extraordinaire. Il rentre le 4 à Zeebrugge. Le 7 septembre, le torpilleur d'avant-poste «A.14» (Karl SANGUIN) prévient à 4 h. 50 de la présence de quatre destroyers au Nord du Banc d'Oostende. L'aviation envoyée aussitôt en reconnaissance signale une importante concentration alliée dont trois monitors. Le temps étant très brumeux, seul Westende est bombardée par le «RE-DOUTABLE» et un violent combat aérien s'établit entre six Allemands et une dizaine d'alliés. L'«UB.10» est envoyé à 6 miles au Nord du Thorntonbank de façon à être en bonne position d'attaque lors de la retraite de navires alliés, et l'«UB.12» sorti la veille au soir se met en observation entre Middekerkebank et Thorntonbank. Vers 11 h. 00, ce dernier aperçoit un croiseur à quatre cheminées accompagné de destroyers. Il ne parvient pas à attaquer et sa station radio étant défectueuse il se dirige sur Oostende. En route, il rencontre le «UB.6» qui sortait. Pendant ce temps, les avions allemands bombardent les navires alliés et le croiseur «ATTENTIVE» est atteint d'une bombe qui blesse huit hommes.

L'hydravion «209» qui est allé éclairer jusqu'au Galloper a dû amerrir près du West-Hinder. Détruit par ses occupants qui sont recueillis par un sous-marin sous le nez des destroyers britanniques. Les «UB.6» et «UB.12» trouvent au Nord-Ouest d'Oostende un objet qu'ils prennent d'abord pour un avion abattu, mais qui s'avère être un tripode d'observation. Il est détruit par «UB.12». C'est ainsi que les Allemands apprennent l'utilisation de ces plate-formes.

Les «A.7» et «A.16» ont également pris la mer pour porter secours à un avion, mais doivent faire demi-tour à l'approche de destroyers alliés.

Le temps s'étant éclairci entretemps à 15 h. 00 les navires britanniques sont visibles de la côte. Trois monitors (« LORD CLYVE » portant la marque de l'amiral BACON, le « GENERAL CRAUFURD » et le « PRINCE RUPERT ») cinq petits croiseurs, seize destroyers et un grand nombre de petites unités. A 15 h. 15 leur distance étant de 18 km. le « A.10 » qui longeait la côte en allant de Zeebrugge à Oostende est bombardé sans résultat de 16 h. 27 à 16 h. 40.

A 16 h. 45 un monitor ouvre le feu sur Oostende. Premier coup court sur la plage devant l'hôtel Majestic, le deuxième devant l'Osborne, le troisième contre la digue devant la batterie EYLAU, deux dans le parc près du château d'eau, deux dans le bassin des pêcheurs, un sur le pont des ateliers de l'Etat, un dans ces ateliers, un à Slype et un qui détruisit deux wagons près de la batterie Tirpitz. En ville trois maisons détruites, une femme et un enfant tués. En tout huit obus. A 17 h. 30 les monitors se retirent. A la troisième salve la batterie Tirpitz répond, distance 16 km. Dès que les premiers obus tombèrent devant Oostende, le commandant du secteur fit sauter le phare afin que les alliés ne puissent l'utiliser pour régler leur tir.

Le commandant de la batterie Tirpitz (LV. von PELKEN) fit cesser le tir quand la distance de 20,5 km. fut atteinte car un obus avait éclaté prématurément au sortir d'une bouche et il ne fit plus tirer qu'avec 3/4 de charge ce qui réduisait fortement la portée. Le monitor « LORD CLIVE » fut atteint plusieurs fois occasionnant une voie d'eau, un canon projeté par dessus bord et plusieurs blessés dont le second officier. Les sous-marins essayèrent d'attaquer à plusieurs reprises dont l'« UB.12 » qui avait son compas avarié et de ce fait devait sortir fréquemment son périscope ce qui lui valut d'être aperçu par les destroyers et poursuivi jusqu'au Wandelaer et l'« UB.6 » qui au moment de lancer une torpille fut encadré par de lourds projectiles, ce qui l'obligea de descendre précipitamment à 20 m. Il apprit par la suite qu'il s'était trouvé sous le tir de ses propres batteries, celles-ci ayant ouvert le feu au moment où il attaquait. Vers 17 h. 00, quand il remonta, les Britanniques se retiraient vers l'Ouest.

Vers minuit l'« UB.10 », qui avait quitté Zeebrugge dans l'après-midi, aperçoit un navire de guerre près du Noord-Hinder LV. Au moment d'attaquer, il se rend compte que c'est le Hollandais « KORTENAER » en route pour les Indes.

Le 8 septembre, le « 4.7 » découvre un tripode à 2 1/2 miles dans l'Est-Nord-Est de la bouée du banc d'Oostende. Le 9 les « A.11 » et « A.13 » ayant à bord un scaphandrier essayent de connaître les formes de cette plate-forme mais ils en sont empêchés par l'arrivée de destroyers. Par la suite le tripode ne fut plus retrouvé.

Les Allemands s'attendent à de nouvelles attaques, aussi les services d'avant-poste des sous-marins et des torpilleurs sont doublés, et spécialement près des bancs de Middelkerke et Thornton. Quand le temps le permet, un sous-marin est posté près du Noord-Hinder.

VI. ACTIVITE DE L'AVIATION MARITIME BOMBARDEMENTS DE LA COTE

L'aviation du corps de marine a pris de l'extension. Deux sections d'aviation terrestre de marine ont été fondées : les 1er et 2d MARINE LANDFLUGER-

ABTEILUNGEN. Ces avions secondent efficacement les batteries pour l'observation du tir. Des vols de reconnaissance sont effectués régulièrement vers Duinkerque et la côte anglaise. Ils en profitent pour bombarder les ports.

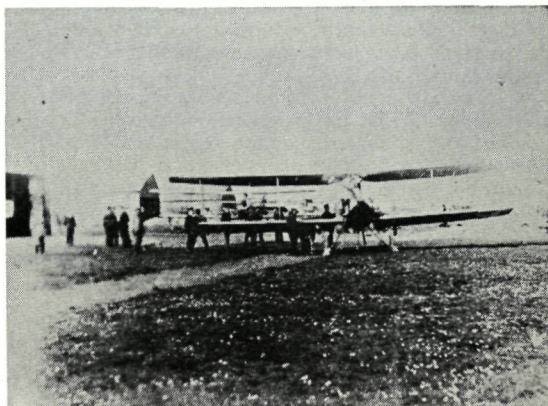
Le 13 septembre, le gazomètre de Margate est détruit. Le 14, une attaque sur Deal échoue à cause de la pluie. Le 22, des bombes sont lâchées sur DE PANNE faisant plusieurs victimes.

A la fin de l'été, un nouvel aérodrome est mis en service à NIEUWMUNSTER et utilisé par les appareils de Marine Landfliegerabteilungen. Les alliés ne restent également pas inactifs. Ils font de nombreuses observations. Le 23, un biplan français est abattu par les batteries de Westende. Le 24, l'« UB.6 » en avant poste entre Middelkerkebank et West Hinder est attaqué vers 16 h. 00 par un appareil. Avant d'avoir pu plonger, il est atteint par une bombe qui provoque une voie d'eau et un commencement d'incendie des batteries. Il se laisse couler à 21 mètres et après maintes difficultés parvient à regagner Zeebrugge fortement avarié.

Le 17 septembre, les avions d'observation allemands aperçoivent une importante concentration navale à l'Est de Duinkerque (quatre monitors, un porte hydravion, deux navires marchands, deux destroyers et une cinquantaine de petits bateaux. Ils les attaquent à la bombe mais sont fortement gênés par l'artillerie anti-aérienne et les avions alliés.

Le 18 septembre, l'aviation signale des forces navales devant Nieuwpoort. Celles-ci rebroussement chemin à cause du mauvais temps. Le 19, les mêmes forces sont encore ancrées près de Duinkerque. L'après-midi, deux monitors accompagnés de destroyers et d'un navire porte-ballon font route vers Nieuwpoort après le West Diep. De là, ils bombardent Middelkerke et les batteries côtières Ouest. Mais la batterie « Tirpitz » ayant ouvert le feu (distance 24 à 27 km.) les Britanniques se retirent. Ces bombardements étaient effectués sur demande du Commandant en Chef du Corps Expéditionnaire Britannique Sir John French pour faire croire à un prochain débarquement allié. Le soir, deux monitors se trouvent à nouveau devant DE PANNE et bombardent le secteur Ouest. La batterie « Aachen » est touchée cinq fois. Les Allemands reconnaissent que l'emplacement choisi par les Britanniques (près de la côte en face de DE PANNE) leur est très défavorable, car leur tir devant s'effectuer presque parallèle à la côte était rendu très

Biplan allié sur la plage.



difficile. En plus, les passes très peu profondes étaient d'un accès presque impossible pour leurs sous-marins.

Les jours suivants les Britanniques ont disparu.

Mi-septembre, le quartier général de la 1ère division est transféré de Wenduine à Blankenberghe, dans un hôtel de la digue.

Au cas où un débarquement eût obligé l'amiral JACOBSEN de se replier, un second poste de combat de réserve fut édifié à Lisseweghe. La tour de ce village était un poste idéal d'observation.

Le 24 septembre, le «A.14» en avant poste devant Oostende aperçoit vers 4 h. 00 du matin deux destroyers au Nord de l'Oostende bank et à 4 h. 30 six autres bâtiments dont deux monitors. de «A.8», en avant-poste de Zeebrugge aperçoit également des forces ennemies dans le Nord. Après avoir donné l'alerte, les deux unités rallient Zeebrugge. Les Britanniques s'étaient scindés en deux divisions, la première qui avait été repérée par les torpilleurs allemands se composait des monitors «PRINCE EUGENE» et «GENERAL CRAUFUORD» escortés par cinq destroyers, deux dragueurs à mines, des drifters et le yacht «SANDA», destinée à bombarder Zeebrugge et la seconde ayant pour cible les défenses de Middelkerke et Westende. La première division se place cette fois devant Blankenberghe distance 18 km. Ils ouvrent le feu à 7 h. 00 sur Zeebrugge. Quatre vingt obus sur ce port prenant ensuite Heyst, Knocke et Blankenberghe pour cible.

Un abri pour sous-marins fut touché dans le canal de Zeebrugge et un obus tombe sur le môle devant l'abri du commandant de secteur sans cependant causer de mal. Une maison est détruite près de la gare. A 10 h. 00 les batteries «Freya» et «Herta» sur le yacht «SANDA» qui est venu à leur portée. Le yacht est coulé à 10 h. 15. Tous les officiers, dont le plus âgé des officiers britanniques, à la mer et treize hommes sur 26 sont tués. Pendant le bombardement, un appareil allemand pour l'observation d'artillerie se tient constamment au-dessus des Britanniques, quoique fortement gêné par des appareils alliés. Il y a également une tentative de bombardement de ces forces par avions, mais sans succès.

Après la perte du «SANDA» les monitors augmentent la distance et cessent le feu. Pendant ce temps, la seconde division britannique bombarde depuis 8 h. 35 les batteries de Westende en se tenant dans le West-Diep. Ce bombardement se poursuit jusqu'à 14 h. 20. Cent et deux coups de 30,5 cm. et dix-sept de 38 cm. ont été tirés.

Le 25, également, Oostende est bombardé par quatre avions britanniques qui lâchent une dizaine de bombes tuant et blessant de nombreux civils et plusieurs soldats. L'après midi, le «A.14» repêche des débris du «SANDA» et plusieurs cartes marines.

Des torpilleurs et les vapeurs «L.1» et «M.2» établissent un barrage de 145 mines, parallèle au barrage de l'Escaut.

Les 26, 27 et 30 septembre, les monitors britanniques bombardent à nouveau Middelkerke, Westende-Bain et Lombardzyde sans résultat.

Le 2 octobre «UB.17» est en avant-poste près de Middelkerkebank. A 21 h. 20, des forces alliées apparaissent. A 21 h. 45, elles attaquent à la torpille le bâtiment le plus proche. La phosphorescence de l'eau rendant le sillage très visible, le

Britannique l'évite et oblige le sous-marin de plonger. Reprenant surface vers minuit, il attaque une seconde fois sans meilleur résultat. N'ayant plus de torpille le U.Boote qui a alerté la côte en même temps que «A.8» d'avant-poste de Zeebrugge. Les circonstances de temps et de marée étant favorables à un débarquement, la côte entière est alertée. Des appareils allemands qui, la même nuit devaient bombarder la gare de marchandise de Calais, reçoivent contre-ordre et vont reconnaître les forces alliées.

A 6 h. 00 AM, l'«UB.6» qui, depuis la veille (2 octobre), se trouve près du Thorntonbank aperçoit dans la brume matinale six navires dans le Sud-Est. Au lever du jour, écrit l'amiral JACOBSEN, rien n'était visible de la côte.

6 h. 50, les premiers obus tombent sur Blankenberghe, Zeebrugge, Heyst et Knocke. Un appareil britannique survole le môle et lance plusieurs bombes près de la Station d'Hydravions et l'abri de sous-marins. Les appareils allemands ne peuvent attaquer la flotte alliée, une brume s'étant formée entre-temps.

A Heyst, une maison est détruite et plusieurs Belges blessés. A Blankenberghe, qui a reçu une vingtaine d'obus, il y a peu de dégâts. Le bombardement cesse brusquement vers 8 h. 00. D'après les Allemands, un monitor aurait été touché dans les circonstances suivantes : l'«UB.16» (VALENTINER) s'apprêtait à attaquer en plongée les monitors vers 8 h. 00, quand, soudain, il entendit le bruit d'une torpille en marche suivi aussitôt d'une forte détonation, après laquelle les bâtiments britanniques mirent le cap vers l'Ouest en remorquant un des monitors. D'après l'opinion du commandant VALENTINER, il paraîtrait qu'un sous-marin britannique aurait aperçu le périscope de son sous-marin et lui aurait lancé une torpille sans le toucher, torpille qui poursuivant sa route aurait atteint un monitor.

Ce jour là également un destroyer britannique toucha une mine près de DE PANNE et coula.

Ces bombardements répétés obligèrent les Allemands à accélérer la construction de la batterie «Wilhelm II».

Du 6 au 9 octobre, la côte est tenue en alerte constante. Des renseignements ayant annoncé qu'une grande entreprise aurait lieu contre la côte entre ces dates. Un régiment vient même renforcer le secteur. A part quelques bombardements rien ne se produit. Ces bombardements étaient surtout dirigés contre les batteries du secteur Ouest. La batterie «Tirpitz» répond chaque fois et aucun dégât militaire n'est à signaler. Les Britanniques se tiennent chaque fois dans le Potje très près de la plage de DE PANNE.

La première demi-flottille des torpilleurs, conduite par le LV AZMANN fait plusieurs tentatives pour mouiller des mines dans cette passe mais est empêchée par les circonstances atmosphériques.

Le 17 octobre, amarrée au môle de Zeebrugge, elle est attaquée sans résultat par trois avions. Le 19, Oostende et Middelkerke sont bombardées par l'aviation alliée, et un appareil français est obligé d'amerrir. Ses occupants sont capturés.

Le 20 octobre, l'empereur fait une courte visite à la côte. Arrivant à 9 h. 00 du matin, il repart pour Brugge vers 11 h. 00. Cette visite provoque la prise de nombreuses précautions, tous les secteurs alertés, aviation de chasse en vol etc.



Visite du « Kaizer » à Bruges.



Le 27 octobre, les monitors font une nouvelle apparition à l'Est de Duinkerque, puis disparaissent jusqu'à mi-novembre.

Le 14 novembre, bombardement aérien sur Oostende vers 10 h. 00 du soir. Un tué et une blessée. Le 16 au soir, les monitors sont de retour dans le Potje et bombardent Westende de 20 à 21 h. 00. Pris sous le feu de « Tirpitz », ils se retirent.

Le 19, ils réapparaissent et ouvrent le feu à 14 h. 38 sur Middelkerke et Westende. Réponse de « Tirpitz ». Ils se retirent à 16 h. 08.

Le 28, près d'Oostende, combat aérien entre un biplace français et un chasseur allemand. Ce dernier est touché, amerrit à 1500 m. du port. Le pilote est sauvé par un canot de la station de signalisation tandis que l'observateur se noie en essayant d'atteindre la plage à la nage. Le torpilleur d'avant-poste poursuit le français en direction de Nieuwpoort, mais arrivé près de ce port, pris sous le feu de la côte et attaqué par trois avions alliés le « A.16 » doit se retirer.

Pendant ce temps le torpilleur d'avant-poste de Zeebrugge prend en remorque un hydravion qui a dû amerrir à 18 miles au Nord et le ramène au port. Le 30 novembre, les « A.7 », « A.10 » et « A.16 » sont pris sous le feu de batteries de 16,2 cm. tirant de Nieuwpoort alors qu'ils se trouvent près de la bouée du Stroombank.

Dans la nuit du 10 au 11 décembre, les A.Bootes qui tentent de mouiller des mines dans le Potje doivent à nouveau faire demi-tour suite à un brusque changement de temps.

Westende est bombardée les 2 et 5 décembre, et les 19, 23, 27 et 28 décembre un monitor placé dans le Potje bombarde le secteur Ouest. « Tirpitz » ne répond que le 19 distance 28,3 à 32,4 km. Le 12 décembre, un vapeur s'échoue dans la passe de Zuydcoote. Il est aussitôt pris sous le feu de

« Tirpitz » et des navires alliés qui cherchent à le renflouer sont bombardés et mitraillés par six avions allemands qui sont eux même pris sous le feu de destroyers et de batteries côtières.

Le 14 décembre, trois appareils allemands bombardent des destroyers devant Duinkerque et en touchent un à l'arrière. L'après-midi du même jour six appareils vont à nouveau attaquer le vapeur échoué. Le « 504 » (Ober. Z.S. UHLEGWETTLER) est abattu en flammes en mer.

Le 17, pendant un vol de reconnaissance effectué vers l'Ouest par trois hydravions le long de la côte, l'« 403 » (Ober. Z.S. von ARNAULD et LV. VIRCHOW) amerrit devant De Panne par suite d'avaries de moteur. Le « 510 » se pose aussitôt près de lui pour sauver les occupants, mais ils sont aussitôt fortement canonnés par des destroyers et autres bâtiments des environs. Les occupants du « 493 » refusant de quitter leur appareil avant de l'avoir détruit, le « 510 » est obligé de décoller en les abandonnant. La station d'hydravions de Zeebrugge perd ainsi son chef (Ober. Z.S. von ARNAULD) qui sera remplacé par le LV. von TSCHIRSCHKY.

En décembre les A.Boote profitent des nuits sombres pour faire la guerre au commerce dans les « Hoofden ».

Le bombardement du secteur Ouest par les Britanniques le 28 met fin aux attaques de 1915, et contrairement aux craintes des Allemands aucune tentative de débarquement n'a eu lieu. Les défenses côtières ont été fortement renforcées. En un an, pas moins d'une vingtaine de batteries ont été édifiées, sans compter les batteries légères sur les plages et les batteries anti-aériennes. L'aviation de marine a pris une forte extension et une nouvelle base d'hydravion est en formation à Oostende sur le plan d'eau du bassin de chasse.

Suite (Annexes) et fin au no. 2.

DIT IS HET EERSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1976 - 77

VERNIEUW « NU » UW ABONNEMENT

door storting / overschrijving van 200,— F op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement** van 300,— F nemen, wat overeenstemt met de **werkelijke kostprijs van ons tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 500,— F.

...

CE NUMERO EST LE PREMIER DE L'ANNEE 1976 - 77

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT « MAINTENANT »

en versant la somme de 200,— F à notre compte en banque Neptunus, Ostende : 473-6090311-30.

Vous pouvez aussi souscrire à un **abonnement de soutien** à 300,— F (**prix réel de notre revue**) ou encore mieux, à un **abonnement d'honneur** à 500,— F.

De haven van Oostende (dl. II)

DOOR F. GEVAERT

DE GEULE

In 1722 kon de nieuw gevormde spoelpolder, de Snaeskerkepolder, onder water gelaten worden. Aldra bleek het dat de andere spoelpolders nog slechts van geringe nut waren, gelet op de grote aanslibbing. Men raamt dat de aanslibbing per jaar 1 centimeter bedraagt, zodat spoelpolders die enkele tientallen jaren in gebruik waren een zo geringe waterinhoud hadden dat het niet meer verantwoord was ze als spoelbekkens te behouden. Reeds in 1726 werd in een Placcaet (1) bevolen grote stukken van de ondoelmatige spoelpolders terug in te dijken, en vrij te geven voor de landbouw. Het zou echter tot in 1744 aanslepen vooraleer men werk maakte van het bevel tot terug inpolderen. Een dijk werd opgeworpen langs de noord-west oever van de Gauwelozekeek, vanaf de Steensche dijk tot aan de stadswallen. Zo ontstond de Katharinapolder, 1800 gemet groot. Het dorp St.-Katharina, sinds lang verwoest, werd niet meer heropgebouwd. Het grondgebied werd gevoegd bij de gemeenten Stene en Mariakerke.

In 1765-66 werd de steenweg tussen Oostende en Torhout aangelegd. De steenweg werd rechtlijnig doorheen de nieuwe Katharinapolder, doch moest er omheen de Snaeskerkepolder, of Schorrepolder, een wijde bocht gemaakt worden. Zo ontstond de beruchte «krom elleboge», waar een paar eeuw later menig fataal verkeersongeval een zware tol aan mensenlevens zou eisen. Dit feit illustreert hoe groot de invloed van «De Geule» geweest is bij de uitbouw van ons gewest.

In de tweede helft van de 18e eeuw was de Keignaertpolder zo hoog opgeslibd dat hij nog van weinig nut was. Op het einde van de eeuw werd de polder ingeduikt en bleef nog slechts de Snaeskerkepolder dienst doen als schuurpolder. Begin 19e eeuw bleek deze laatste polder eveneens sterk aangeslibd en werd besloten de polder terug in te dijken. De «schorrelanden» werden voor de landbouw vrij gegeven en verkocht in loten van 10 tot 15 gemeten. Zo werd de geschiedenis van de zogenaamde «Historische Polders van Oostende» besloten.

In het vorig nummer van Neptunus hebben we even gesproken over het ontstaan van de oostelijke inham, of «de Geule». We menen dat het historisch verantwoord is hier meer uitvoerig op terug te

komen. Gelet op het feit dat het ontstaan van «de Geule» de bepalende factor is geweest voor de volledige ontwikkeling van de haven van Oostende, om niet te spreken van de stad als zulks.

In 1572 werd Oostende bezet door de Geuzen. Door de troebelen in de streek nam de havenbedrijvigheid af. Vele voorname families, onder wie veel handelaars, weken uit naar het Noorden (vnl. Zeeland) waar ze hun handelsbedrijvigheid hernamen. Velen zouden na het beëindigen van het beleg van Oostende niet meer terugkomen.

In 1576 werd de spuikom en de binnenhaven verdiept om de toegang tot de haven mogelijk te maken van grotere schepen, die de stad moesten bevoorraden houden in munitie, proviand e.d. In 1578 werd onder stuwning van Willem I een doorlopende vestingsgracht met bijhorend glacis en hoofdwal omheen de stad gebouwd, met inbegrip van bastions.

In 1584 ontstond er ten oosten van de stad een doorbraak van de zee. De meningen over de oorzaak van de doorbraak zijn nogal gevarieerd.

In zijn boek «Zoeklicht op Bredene» schrijft R. Eeckhout: «Omstreeks 1580 hadden de Geuzen van Willem de Zwijger zich teruggetrokken te Oostende. Bij het aanleggen van verdedigingsgordels rond hun vesting, hadden zij ondermeer ook de duinen ten oosten van de stad geëffend, omdat deze hen het uitzicht bij het schieten belemmerden.

Aldus hadden zij de gulzige zee een handje toegestoken om in 1584, bij een hevige storm, op deze plaats door te breken.

Deze doorboring van de Bredenedijk had voor gevolg dat het water er zich ongestoord, maar altijd dieper, een geul kon schuren.

Het is aan deze coupure, die de «vloeiing van 1584» wordt geheten, dat Oostende zijn huidige havengeul te danken heeft en dat ook de naam Slijkens ontstaan is, gezien met deze insnijding alles aldaar in een slijkerige boel herschapen werd. Het is ook dan dat het vloeiend schorreland van het vermaarde «Lisje Morre» ontstond.

Heemkundige R. Verbanck deelt gedeeltelijk deze mening doch gaat een stapje verder. In «De forten van Bredene en de Oostkant van de Geule gedurende het Beleg van Oostende», verschenen in het Jaarboek 1973, Heemkring Ter Cuere, schrijft hij het volgende:

«De duinen ten oosten van Oostende werden in 1584-85 afgevoerd, vooreerst als materiaal om de wallen van de stad op te werpen en tweedens om

(1) Placcaet of Plakkaat, oude benaming voor verordeningen, ordonnances die door de overheid door aanplakking werden bekendgemaakt. Oorspronkelijk werd de naam gebruikt voor documenten met opgeplakte zegel, waardoor de authenticiteit van het stuk werd gewaarborgd.

een natuurlijke vestinggracht te verkrijgen. De duinen belemmerden het uitzicht en zouden eventuele belegeraars een uitstekende beschutting verschaffen. Ook de Bredene-dijk die achter de duinenrij lag werd doorstoken. De gevolgen waren zeker buiten verwachting ».

De vermaarde Oostendse geschiedkundige E. Vlietinck nam in zijn bekend boek « Het oude Oostende en zijn driejarige belegering » (2) geen duidelijke stelling, hij schreef echter :

« De doorsnijding der duinen ten oosten van de stad Oostende - een belangrijk feit, waar wij reeds meer-malen op gezinspeeld hebben in ons Eerste Deel en dat tot heden toe nog niet grondig onderzocht is geweest -, wordt in de ambtelijke stukken destijds de « coupure », ook nog « le trou », en in latere oorkonden de « vloeing » geheten ».

Het doorsteken van de duinen ten oosten van de stad en van de Breedene-dijk was al eens een jaar vroeger dan 1584 gepland geweest. In 1583 was men van plan het kamp van Alexander Farnese, gelegen te Bredene, te overstroom door middel van een doorsteek van de duinen en dijk. De uitvoering van dit plan kon echter belet worden door Gouverneur Chimay.

In 1584 besloten de Geuzen ter beveiliging van de stad het omliggende te overstroom. De duinen ten oosten van de stad en de Breedenedijk werden doorstoken. Door de werking van ebbe en vloed schuurde het zeewater weldra krekken en plassen in het achterland van Oostende. Weldra kwamen de krekken zelfs bij laag tij niet meer volledig droog. Zo vormde zich o.m. de Cuyerskreek, de Sandtkreek, de Gauweloze kreek en de Keignaertkreek. Deze krekken vloeiden samen in een grote kreek naar zee, « De Geule ».


Reeds bij het begin van de belegering werd de oude haven ten westen van de stad onbruikbaar gemaakt door de Spanjaards zodat de Geuzen zich genoodzaakt zagen gebruik te maken van de « Oostgeule » als haveningang.

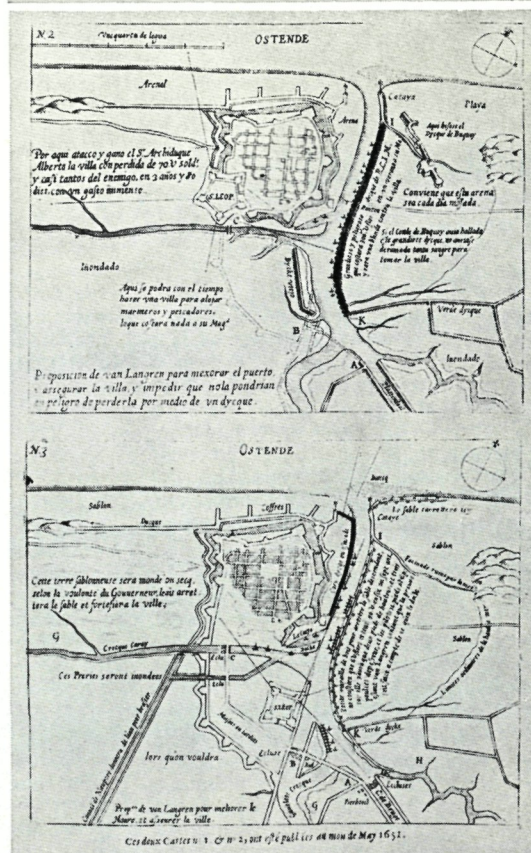
Onmiddellijk na het driejarig beleg werd de wederopbouw van de stad aangevat en werd alles in het werk gesteld om de handel nieuw leven in te blazen. Het overblijvend gedeelte van de stad, ten noorden van de oude haven werd opgeheven en het gebied werd gebruikt om een sterke zeewering te bouwen. Nieuwe vestingen werden opgeworpen naar het patroon van 1583. De oude haven, waarvan de ingang verzand was werd nu de noordelijke vestinggracht. Een gedeelte van de oude zuidelijke vestinggracht werd omgevormd tot havenkom. In 1631 werd op de noordelijke zijde van de kom een houten kaai gebouwd.

Na het verdrag van Munster, of de Vrede van Westfalen, in 1648, het sluiten van de Schelde, en de annexatie van Duinkerke door Frankrijk in 1662, was Oostende de enige zeehaven waarover de Zuidelijke Nederlanden beschikten. Door de voltooiing van de vaart Oostende-Brugge was het binnenland verbonden met de zeehaven. In de periode 1654-1662 werd het oostelijk staketsel aangelegd.

In 1698 werd te Oostende een scheepvaartmaatschappij, een « Koninklijke Compagnie », gesticht met het doel handel te drijven met de steden en

(2) Dit bijzonder interessant geschiedkundig werk, werd eind 1975 anastatisch herdrukt en heruitgegeven door de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde Oostende-Kuststreek. Een aantal exemplaren zijn nog verkrijgbaar bij het Centrum voor Lokale- en Familiegesciedenis, Kanunnik Dr. L. Colensstraat 6 te Oostende.

BRIEVE DESCRIPTION
DE LA VILLE ET HAVRE
D'OOSTENDE,
ET DE CE QUE
MICHAEL FLORENCIO VAN LANGREN
Cosmographe & Mathematicien de sa Majesté.
A représenté dez l'an 1627. pour rendre ladite Ville plus forte, & le Havre plus
commode, pour y pouvoir loger les Navires allans sur Mer, & par
consequent établir le Commerce universel en la Flandre,
au moyen de la Navigation ;
Veuë & approuvée par son Excellence.
DON FRANCISCO DE MELLO,
Par son Altesse le Serme Archiduc
LEOPOLDE GVILIELME,
Par S. A. le Serme Prince
DON IVAN D'AVSTRICE,
Par S. A. le Serme Prince
DE CONDE,
Comme aussi maintenant par son Exe le Marquis
DE FROMISTA, Y CARACENA,
Gouverneur & Capitaine General des Pais-bas, & de Bourgoigne, &c.
Et par plusieurs Princes, Seigneurs, & Ingenieurs du Roy.

A BRUXELLES,
Chez PHILIPPE VLEUGART, Imprimeur juré. 1639.



vrije havens van Oost-Indië en Guinea. Het heftig verzet van de Verenigde Provinciën en het gebrek aan kapitaal belette echter het vlot komen van deze onderneming.

De periode 1701-1706 was gekenmerkt door de zogenaamde Spaanse Successie-oorlog, ofte de oorlog om het nalatenschap van de kinderloze Karel II, koning van Spanje.

Vlaanderen werd erg geteisterd door deze oorlog. In 1706 werd Oostende door de Fransen bezet (Oostende had de zijde van de Oostenrijkers gekozen). De Engelsen kwamen daarop de stad belegeren.

De aanvoerder van het Engelse leger was niemand minder dan John Churchill, hertog van Marlborough. Reeds in 1704 had hij de Fransen verslagen te Höchstädt-Blenheim (Duitsland).

Na een vreselijke beschieting van Oostende op 4 juli 1706, waarbij de stad zowel vanuit zee door de Engelse vloot als van op land onder schot genomen werd, viel de stad in Engelse handen. Een groot aantal huizen waren in brand opgegaan. Het stadhuis werd totaal verwoest en de parochiekerk zwaar beschadigd. Om het volledig te maken brandde de kerk op 19 juli 1712 volledig uit.

Hieruit blijkt nog maar weer eens waarom Oostende geen bouwkundig erfgoed bezit. De aantal keren dat bijvoorbeeld het stadhuis verwoest werd is niet op de vinger van één hand te tellen, hetzelfde voor de kerk. Nog goed dat bij wonder de hoofdkerk en de «Peperbusse» in 1940-45 gespaard bleven, anders was er niets meer te Oostende dat ouder is dan 30 jaar, een paar huisjes niet te nagesproken. De kerk werd in 1717 hersteld, volledig naar de vorige stijl en trant. Op de vierkante onderbouw werd in 1725 een achtkantige toren gebouwd. Deze toren is het enige van de kerk, dat heden nog bestaat, de zogenaamde «Peperbusse» (naar de vorm van de toren), nadat de kerk in 1896 volledig verwoest werd door brand. Uiteraard op de toren na. De kerk werd niet meer herbouwd op dezelfde plaats nog zelfde stijl.

Een totaal nieuw ontwerp werd getekend, de stadskern omheen de kerk werd gesaneerd. De eerste steen voor de huidige hoofdkerk, de St.-Peter en Pauluskerk, werd gelegd in 1901.

De handel met de koloniën en andere staten door middel van de zogenoemde Oostindische compagnieën bracht enorme winsten. Sinds de oprichting in december 1600 van de Engelse en in 1602 van de Nederlandse Compagnie hadden de aandeelhouders fortuinen verdiend. Het hoeft hier niet gezegd dat de «bedrijvigheid» van deze compagnieën een zeer belangrijke rol speelde bij de kolonisatie van Oosten West-Indië. De Vlaamse kooplieden wensten, uiteraard, ook deel van de enorme koek.

Reeds kort na het aan het bewind komen van de Oostenrijkers in 1713 werden stappen ondernomen om de handel met Oost-Indië en China op gang te brengen, nadat men in 1698 mislukt was. Een kleine vereniging van kooplieden werd opgericht, waarbij vooral Antwerpse en Gentse handelaars de leiding hadden. Nog andere associaties, waaronder Oostende werden ook gevormd. Uiteindelijk voer het eerste schip, «DE CAROLUS» in maart 1715 de haven uit met bestemming «de Oost».

De maatschappijen richtten zich meestal op de Chinahandel, daar ze op dat tijdstip de meest rendabele was. Nog tal van andere schepen van de diverse verenigingen of particulieren. Door de onderlinge concurrentie dreven ze de aankooprijzen van

de goederen in China op en de verkoopprijzen op de Oostendse markt omhoog. Om dit te verhelpen ging keizer Karel VI in 1722 over tot het oprichten van de gecontroleerde Generale Indische Compagnie, in de wandeling genaamde «Oostendse Compagnie». Bij het verleende octrooi, uitgevaardigd op 20 juli 1723, verkreeg de maatschappij voor een periode van 30 jaar het monopolie op de handel met Afrika, West- en Oost Indië evenals machtiging tot het oprichten van koloniën en in naam van de keizer overeenkomsten en verdragen af te sluiten met de plaatselijke magnaten. De thuishaven zou Oostende zijn, het zakencentrum Antwerpen. Ondertussen was «de Kaey» in slechte staat. In 1923 besloot men de houten kaai te vervangen door een stenen constructie en een kom te verbreden. De werken, onder leiding van De Bauffe duurden tot 1728. De Compagnie liet langs de nieuwe stenen kaai pakhuizen bouwen.

Eveneens tijdens deze periode werd de «Zoutkaeye» gebouwd, een houten staketsel aangelegd tussen twee kribben, het «Hoofd Spyt ten Duvel» en het «Slabbincxhoofd».

De havencapaciteit Oostende was eerder beperkt, als kaaien had men de «Kaeye» en de «Nieuwe Kaeye». Aan de «Zoutkaeye» werden de ladingen bestemd of afkomstig uit het buitenland overgeslagen op of uit binnenlanders.

In wezen was Oostende de voorhaven van Brugge, waarbij veel vaartuigen rechtstreeks naar Brugge voeren.

Het belang van de koloniale handel was voor de stad zelf wel groot doch aan scheepsbewegingen bracht het niet zoveel te weeg (van 1724 tot 1727 - 18 afvaarten). Zodat het moet gezegd worden dat het belang van de Compagnie ten overstaan van de ontwikkeling van de haven veelal overtrokken wordt door sommige geschiedschrijvers.

Het handels succes van de Oostendse Compagnie wekte wrevel op bij Engeland, de Nederlandse republiek en Frankrijk, daar ze financiële nadelen ondervonden door het op de markt brengen van de ladingen van de Oostendse schepen. Ze namen dit niet en op 31 mei 1727 richtten zij een ultimatum aan Karel VI, die om de opvolging van dochter Marie Theresia te waarborgen de activiteiten van de Compagnie voor zeven jaar schorste. Het octrooi werd in 1732 ingetrokken, in uitvoering van de besluiten vervaardigd in het verdrag van Wenen (1731).

In 1740 overleed Keizer Karel VI. Hij werd opgevolgd door zijn oudste dochter Maria Theresia van Oostenrijk. Zij werd Keizerin van Duitsland, Koningin van Hongarije en Bohemen, soeverein over de Zuidelijke Nederlanden en alle gebieden van de Donaumonarchie.

Haar opvolging liep niet zonder verzet vanwege Beieren en Pruisen. Frankrijk schaarde zich aan de zijde van de Pruisen, niet omwille van hun liefde voor de Pruisen, maar wel om een eeuwen oude droom tot werkelijkheid te maken: de verovering van de Zuidelijke Nederlanden.

In 1741 werd een begin gemaakt met de St.-Katharine polder in te dijken. Daartoe werd o.m. een dijk geworpen over de St.-Katharinekreek en voorzien van een sluis. De dijk kreeg de naam «Lansweertdijk», de sluis werd gewoon de «Poldersluis» genoemd. In 1744 was de St.-Katharinepolder volledig ingedijkt. De scheuring van de haven gebeurde door middel van de scheurpolder, genaamd de «Snaaskerkepolder» of de «Schorre».



De haven van Oostende uit zee gezien.

XVIIIe gravure

Ondertussen waren de Fransen (koning Lodewijk XV) niet bij de pakken blijven zitten, en knaagden bestendig aan de gebieden van Maria-Theresia. De keizerin vroeg en verkreeg hulp van de Britten. Zij had vanaf 1741 in Oostende nieuwe militaire kwartieren laten optrekken. Talrijke Britse regimenten werden ondergebracht in deze nieuwe instellingen, o.a. Schotse « Highlanders ». Deze Schotten verwekten nogal wat opschudding, daar « ze allegaeder zonder broeken zijnde ».

De Fransen veroverden de ene na de andere stad in Vlaanderen. In 1745 stonden ze voor de poorten van Oostende. Na hevige beschietingen gaf de stad zich over. De Franse bezetting duurde tot in 1749. Door het Verdrag van Aken (1748) kreeg Maria-Theresia de Oostenrijkse Nederlanden terug.

Na drie jaar economische stilstand werden onmiddellijk maatregelen getroffen door het Oostenrijks bestuur om de handel en nijverheid nieuw leven in te blazen. In 1750 werd te Gent de « Compagnie der Zaagmolen » door een aantal zakenlui opgericht tot het exploiteren van houtzaagbedrijf dat zou opgericht worden te Bredene langs het kanaal Oostende-Brugge.

Onmiddellijk werden de omvangrijke werken aangevat niet alleen moesten molens gebouwd en opgericht worden doch ook nodige infrastructuur voor het invoeren van boomstammen per schip, het inwendig transport van de boomstammen en het gezaagd hout.

Er werd een verbindingskanaal, de « Legillon », gegraven tussen Oostendse vaart en de Gauweloze kreek. De « Legillon » werd verbonden met de vaart door middel van een sluis, of sas, genaamd de « Verloren Kost ».

Op 12 september 1752 werden de twee eerste molens plechtig in bedrijf genomen. Tussen 1750 en 1757 werden 16 molens gebouwd, waarvan er drie langs de vaart gelegen waren en de overige dertien langs het Legillonkanaaltje.

In 1750 werd nog een nijverheid gesticht, nl. een zoutziederij.

Op 13 augustus 1752 deed zich een instorting voor in het sas Slijkens. De sasdeuren waren ontzet en lieten bij opkomende tij het water door. Daar men vreesde dat bij springtij de landerijen langs het kanaal zouden overspoeld worden, werd besloten een dam op te werpen in het kanaal.

Op 17 augustus 1752 begon men aan de dam. Hierdoor echter was de scheepvaart naar Brugge gestremd. De Staten van Vlaanderen besloten snel een nieuwe sluis te bouwen daar uit een vooronderzoek gebleken was dat herstellen van de vernielde sasmuren onmogelijk was. Niet alleen om de omvang van de schade, doch omdat de ondergrond omheen de sasmuren verzakt was. Dat was ook de oorzaak van de instorting.

Doordat door de instorting van de sassen te Slijkens in de nacht van 13 augustus 1752 en het daaropwegend opwerpen van een nooddam de scheepvaart naar Brugge onmogelijk maakten, drongen de Brugse autoriteiten aan bij de Staten van Vlaanderen om een snelle bouw van nieuwe sluisen. Een studiec ommissie werd opgericht die onmiddellijk kontakt opnam met Engelse, Hollandse en Franse deskundigen. Deze dienden verschillende ontwerpen in die door de commissie werden bestudeerd en gevalueerd. Uiteindelijk werd het ontwerp van de Duinkerke waterbouwkundigen Fruytère en Taquet weerhouden.

De nieuwe sassen zouden gebouwd worden circa 300 meters stroom op van de oude sluisen.

Op 22 maart 1754 begon men met het opwerpen van twee dammen om de bouwput van de nieuwe sassen te vormen. Onderwijl had een aanbesteding plaats gegrepen voor het heien van de pijlers en de paalflanken van de sluisen. De meester-timmerman Jan de la Vlyne had de voordeligste inschrijving en het werk werd hem toegewezen. Op 6 juni 1754 kon hij de eerste paal inheien. Hij stelde 37 heistbalken op en wierf meer dan duizend arbeiders aan teneinde de werken met speed te kunnen opwerken. De meer dan 24.000 pijlers en paalflanken werden vlot verhandeld en op 19 november 1754 was de laatste paal geslagen.

Ondertussen werd op 20 augustus 1754 de eerste steen van het sluizenkompleks gelegd.

Op aandringen van de Bruggelingen werd in 1756 een voorlopige verbinding gemaakt tussen de havengeul en de vaart. De verbinding liep van de noordzijde van de in opbouw zijnde sluizen en werd uitgerust met een sas, genaamd Vyngerlynck of Coupuzesas. De voorlopige arm begon aan het huidige Ibis brugje en kwam in boogvorm terug in de vaart ter hoogte van de huidige Spaarzaamheidstraat (Bredene / Sas-Slykens).

Op 18 november 1758 waren de nieuwe sluizen voltooid en werd in tegenwoordigheid van de heren van de Staten van Vlaanderen de sluizen plechtig geopend.

Om vier uur in de namiddag voer het eerste schip door de sluizen, een driemaster geladen met boomstammen voor de zaagmolens te Slijkens.

De kostprijs van de nieuwe sluizen bedroeg 1.333.300 gulden Vlaams courant, exclusief de

500.000 gulden betaald door de provincie voor het vrijmaken van de doorvaart in de oude sluizen, verwijderen van puin, het opwerpen en verwijderen van de nooddam, het graven van de Coupure, het verhogen van de dijken en andere infrastructuur werken.

De nieuwe sluizen, waarvan een aanzienlijk gedeelte nog bestaat, bestonden uit een sluis voor grote schepen, met een breedte van 40 voet (10,90 m.) en een lengte van 119 m., een kleine langs de zuidkant, breedte 18 voet vlaams (4,90 m.), lengte 23 m., en tussen beide een afwatersluis met een breedte van 4 m. De drempels van de sluizen lagen op 4,75 m. onder het peil der XVIII voet, wat overeenkomt met + 4,05 m. (Z).

De zeeschepen betaalden bij doorvaart van de sluizen 1 stuiver per vat. De binnenschepen 14 stuivers. De sluizen waren niet alleen van groot belang voor het scheepvaartverkeer tussen zee en binnenland doch ook voor de afwatering van de polders.

Wordt vervolgd.

BIBLIOGRAFIE

R. TAVERNIER, *De geologische Ontwikkeling van de Vlaamsche Kust*, 1938.

M. WATERSCHOOT, *De Vlaamsche Kustvlakte*, Kortemark 1937.

J.E. DE LANGHE, *De oorsprong van de Vlaamsche Kustvlakte*, Knokke 1939.

J. LEPER, *Kustmatige Inundaties in Maritiem Vlaanderen 1316-1945*, Veurne 1957.

A. DUCLOS, *De oude Kuste van Vlaanderen*, Brugge 1873.

J. AMERYCKX, *De Polders van Oostende*, Biekerf 1956, Brugge

J. AMERYCKX, Bodemkaart van en verklarende tekst bij de kaartbladen Middelkerke 21 W en Oostende 21 E. Gent 1952.



Avez-vous déjà la
« Cravate force navale » ?

Hebt U reeds een
« Zeemachtdas » ?

La participation belge aux opérations d'évacuation de Dunkerque

Une page peu connue de l'héroïsme de nos pêcheurs en mai-juin 1940.

PAR LE LT.-COLONEL HRE (R) PAUL EYGENRAAM

Le samedi 12 juin 1976 la Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes 14-18 et 40-45 d'Anvers, a offert à la Municipalité de Dunkerque, une plaque commémorative apposée sur le Poste de Surveillance et de Sécurité de la Digue de Mer à Dunkerque-Malo. L'inauguration eut lieu en présence d'une délégation de la Force Navale Belge sous les ordres du lieutenant de vaisseau de 1ère classe B. Ravet, commandant l'escadrille de dragueurs comportant le M927 « SPA » et le M934 « VERVIERS », ce dernier sous les ordres du lieutenant de vaisseau J. Timmerman.

La plaque porte le texte suivant « Offert par la Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes 1914-1918 et 1940-1945 d'Anvers, en souvenir de la participation de 48 navires belges à l'évacuation du Corps Expéditionnaire britannique et des Unités Françaises des armées du Nord sous les bombardements intensifs de l'ennemi. Mai et juin 1940. En témoignage de l'amitié franco-belge ».

Beaucoup de Belges ignorent la précieuse contribution de notre flotte de pêche d'Ostende, de Zeebruges et de Heyst aux opérations d'embarquement de mai 1940. En aidant à sauver 224.585 hommes du Corps Expéditionnaire Britannique de Lord Gort et 112.546 Français de la 1ère Armée du Général Blanchard, nos compatriotes apportèrent une contribution appréciable à la refonte des armées alliées après la bataille perdue et à l'organisation des Forces libératrices et de la Victoire finale. Cette contribution de nos marins et de nos pêcheurs se matérialisa à la veille et au lendemain de la capitulation belge.

LES PREMICES DE LA BATAILLE PERDUE

Le 25 mai 1940 à 02 h. du matin, le général Blanchard reçoit un double message du généralissime Weygand. Le premier lui apprend sa nomination de commandant du groupe d'armées no. 1 suite au décès accidentel du général Billiotte. Le second prescrit d'organiser un large périmètre défensif autour de Dunkerque en vue d'assurer le ravitaillement des armées du Nord. Le même jour Blanchard se rend au Poste de Combat de lord Gort. Il y rencontre Sir John Dill, chef d'état-major impérial britannique et s'efforce de faire renoncer les Anglais à leur projet de repli vers les ports. Il leur prescrit d'attaquer vers le Sud pour rétablir le contact avec les Forces Françaises parties de la Somme vers le Nord. Mais l'humeur n'est pas à l'offensive. Sir John Dill vient d'avoir une entrevue avec le com-

mandant en chef de l'armée belge. Le Roi Léopold, dont les divisions étrillées subissent des assauts répétés, a demandé aux Anglais une aide puissante en vue de contre-attaquer dans le flanc découvert de la VIème armée allemande, et ce en direction de Courtrai où le dispositif belge a été enfoncé après l'occupation de Gand par la Wehrmacht. Mais Sir John estime la situation irrémédiablement compromise. Il ne contre-attaquera pas. Il en informe le Ministre de la Guerre britannique. Sir Anthony Eden avise aussitôt lord Gort que la sécurité du Corps Expéditionnaire britannique doit devenir son souci dominant.

Le 26 mai lord Gort reçoit un message du War Office l'enjoignant de se frayer un passage vers l'Ouest : « Toutes les plages à l'Est de Gravelines pourront être utilisées pour l'embarquement. La Marine vous fournira des unités navales et la Raf vous donnera son appui ». Le Corps Expéditionnaire ne défendra pas la Lys et ne participera pas à l'offensive, devenue chimérique, ayant pour but de rompre l'isolement des armées du Nord. Le général Blanchard est déçu et inquiet car il sait que les unités de la VIème armée allemande de von Reichenau multiplient leurs attaques et que le front allié s'effrite de toutes parts.

Dans l'après-midi le général Champon, chef de la Mission Militaire Française auprès du G.Q.G. belge reçoit une note disant : « Le Commandement belge vous prie de faire connaître au généralissime que la situation de l'Armée Belge est grave. Le Commandant en Chef entend soutenir la lutte jusqu'à l'épuisement total de ses moyens. L'ennemi attaque à l'heure actuelle d'Eeklo à Menin. Les limites de la résistance belge sont bien prêtes d'être atteintes ». Blanchard, qui se dépense sans ménagement pour sauver ce qui peut l'être, se rend une fois encore au G.Q.G. belge. Il se rend compte du vide créé entre les forces anglaises et belges. Mais il ne dispose que d'une division légère mécanisée, et cette division, déjà très amétiée, ne dispose plus que de quinze chars. Soucieux pourtant d'aider les Belges, il l'affecte à leur front.

HITLER BRISE L'ELAN DE SES PANTZERS

Le même jour à 16.45 h. le général anglais Nicholson, qui commande la place de Calais, capitule avec 20.000 hommes. C'est le général allemand Guderian qui accepte la reddition. L'audacieux vainqueur d'Abbeville veut aussitôt foncer sur Dunkerque.

Mais le commandant du XIX^{me} corps blindé en reçoit la défense formelle. Il apprend que Dunkerque sera liquidée par l'aviation de Goering. Une autre future vedette des blindés, le général Rommel, commandant la 7^{me} division, est lui aussi arrêté dans son élan et bloqué dans la région de la Bassée. Hitler subit l'attraction de Paris. Il se désintéresse des ports du Nord et veut entamer la deuxième phase de la bataille de France pour atteindre la capitale, la forêt de Compiègne et Versailles.

A Dunkerque l'embarquement généralisé a commencé. Sur tout le front anglais la retraite vers le camp retranché s'accélère.

Le 27 mai à 3 heures du matin Churchill envoie un télégramme à l'Amiral Keyes, officier de liaison près du Haut Commandement Belge, pour qu'il avise le Roi des intentions britanniques. En même temps il recommande à lord Gort d'avoir un entretien avec le Roi. A 7 h. une conférence militaire a lieu à Cassel. Elle est provoquée par l'Amiral Abrial, commandant maritime du Nord. Y assistent, du côté français : le général Falgade, commandant les Forces Terrestres de la Région Boulogne, Calais, Dunkerque, et le général anglais Adams commandant le 3 C.A. du Corps Expéditionnaire. Des divergences de vue apparaissent aussitôt : les Français veulent reprendre Calais, les Anglais entendent défendre Dunkerque pour assurer la bonne fin de l'évacuation en cours. Falgade, qui sait que Dunkerque doit aussi servir au ravitaillement des troupes désigne les généraux Barthélémy et Beaufrère pour la protection du périmètre défensif.

Au même moment une conférence navale a lieu à Douvres. Y assistent du côté français les amiraux Odendhal et Leclerc, côté anglais les amiraux Ramsay commandant en Chef à Douvres et Sommerville et ce en vue de mettre au point non seulement l'élargissement au maximum des possibilités d'embarquement mais aussi la protection navale des opérations d'évacuation. Ici également les opinions diffèrent. Les Français veulent évacuer des services et des spécialistes et favoriser le regroupement des armées dans le Sud de la France ; les Anglais sont soucieux de récupérer le maximum de monde pour organiser la défense des Iles Britanniques. Déjà Bertram Ramsay, dans le rocher de Douvres qui lui sert de poste de combat a préparé le plan de l'opération « Dynamo » (nom choisi en raison du fait qu'en 1914-18 une usine électrique était installée dans le rocher). Pendant que les grands chefs délibèrent, un bombardement aérien de grande envergure a saupoudré Dunkerque de 30.000 bombes incendiaires.

LA CAPITULATION BELGE

Sur le front belge von Reichenau a réussi à enfoncer des brèches près de Maldegem, Ursel et entre Thielt et Roulers. « Le cercle de feu se rétrécit, écrit le général Michiels, chef d'Etat-Major Général belge. Des milliers de réfugiés et la population civile tourbillonnent dans un espace étroit placé tout entier sous les coups de l'artillerie et de l'aviation ». Le Roi va être obligé de capituler pour éviter la débâcle. A 16 h. un communiqué officiel du commandement belge annonce aux armées alliées que l'Armée Belge a totalement épuisé sa capacité de résistance. Le 28 mai à 0.20 h. un protocole de reddition est signé entre le général von Reichenau et le général belge Desrousseaux. En témoignage de capitulation honorable les officiers peuvent conserver leurs armes.

Le 28 mai à l'aube le II^{me} corps anglais du général Allan Brooke couvre le flanc nord britannique entre Ypres et Dixmude tandis que la Division légère française est ramenée dans des autobus prêtés par l'armée belge, vers le front franco-britannique entre Dixmude et la Mer.

L'Amiral Abrial, de son P.S. installé au bastion 32 à Dunkerque, organise le mouvement des navires et la répartition des munitions. Il a sous son autorité les forces terrestres du général Falgade et la flotte française du Pas de Calais de l'amiral Landriau. Celle-ci comporte tous les bâtiments disponibles dans la Manche et notamment les 48 chalutiers de pêche belges.

LA PARTICIPATION BELGE

Des bâtiments belges, quatre sombrèrent au cours des journées tragiques : le H.5 « SUNNY ISLE » de Heyst. Patron Frans Vlietinck ; le N.49 « O.L.V. VAN VLAANDEREN ». Patron C. Ryssen et le N.59 « GE-TUIGT VOOR CHRISTUS » de Nieuport. Patron C. Vermote. Tous trois touchés à Dunkerque même. L'O.274 « MARECHAL FOCH » d'Ostende. Patron P. Lusyné coula en mer du Nord. Trois bâtiments firent plusieurs fois le voyage : l'O.86 « GEORGES EDOUARD » d'Ostende. Capitaine Maurice Coppin : 1.007 militaires évacués ; l'O.226 « GUIDO GEZELLE » d'Ostende, patron R. Lusine : 4003 militaires évacués et le Z.50 « LYDIE SUZANNE » de Zeebruges. Patron G. Ragaert : 300 militaires évacués. Suivant les documents officiels de l'administration belge de la Marine, la flottille battant pavillon belge comportait 10 chalutiers d'Ostende, 16 de Heyst, 6 de Nieuport et 16 de Zeebruges.

Sur ces 48 bâtiments, dix-huit seulement ont tenu à jour des livres de bord indiquant le nombre de militaires évacués soit 4.218. On peut donc estimer à 10.000 le nombre de militaires évacués par la petite armada venue de Belgique, soit l'effectif d'une division. C'est peu en comparaison des 224.585 Anglais et 112.546 Français qui trouvèrent leur salut à bord des 665 bâtiments civils et 22 bâtiments de guerre réunis pour l'opération. C'est beaucoup quand on songe à la nature inadaptée des moyens mis en œuvre par nos compatriotes.

Mais tandis qu'à Dunkerque l'embarquement s'amplifie, le général Blanchard, soucieux de l'avenir de l'armée française insiste auprès de lord Gort pour qu'une partie au moins de son corps expéditionnaire soit affectée à la sauvegarde des lignes de retraites de la 1^{re} armée, mais le chef d'état-major de Gort, le général Pownall refuse. Les moyens dont il dispose ne répondent plus aux exigences d'une opération de ce genre sur des routes de plus en plus encombrées et dans une zone de combat mal délimitée.

Le 29 mai le général Prioux, qui commande la 1^{ère} armée est encerclé et fait prisonnier à Steenwyck. Quelques troupes se battent encore dans la région de Lille. Elles immobilisent des unités allemandes et diffèrent ainsi l'assaut final sur Dunkerque dont le ciel est sillonné de Stukas et de Spitfires. La Raf intervient maintenant avec une vigueur accrue.

LES DIFFERENDS FRANCO-ANGLAIS

Lord Gort, qui avait d'abord refusé d'embarquer des Français, reçoit comme instruction du War Office de mener l'évacuation suivant une égale proportion de militaires des deux nationalités. Il est vrai que la Marine Française se prodigue autant que la Navy : la 2^{me} flottille de torpilleurs a déjà perdu tous ses bâtiments dont le fameux « Sirocco ». La tête de pont dunkerquoise, large de 24 km. et profonde de

16 km. est non seulement pilonnée de la mer et de l'air mais aussi par l'artillerie allemande qui se trouve à portée utile de tir.

Le 30 mai le ministre anglais de la guerre autorise lord Gort à capituler s'il n'est plus en mesure d'infliger des pertes à l'ennemi. Mais en attendant l'armada hétéroclite réquisitionnée par l'amiral Ramsay d'une part et l'amiral Landriau d'autre part fait des prodiges. Les navettes vers les ports de Ramsgate, Douvres, Folkestone etc... vont bon train. Les effectifs transportés dépassent les prévisions les plus optimistes.

Le 31 mai, dans Dunkerque en flammes l'encombrement est à son comble. Les bassins sont parsemés d'épaves, les rues encombrées de débris, les quais ébréchés impraticables. C'est au départ des plages qu'il faut poursuivre l'embarquement. Ainsi commence la formation sur la grève et dans l'eau de longues files d'hommes dont les derniers ont à peine la tête qui surgit de l'eau. Des files impitoyablement mitraillées par la Luftwaffe. Le même jour le général Gort prend congé de l'Amiral Abrial et du général Falgade et embarque lui même.

Le 1er juin le général Blanchard commandant le groupement d'armée du nord embarque à son tour sur le « BOUCLIER » tandis que le général anglais Alexander prend place à bord d'un aviso britannique. Les 20.000 hommes de son arrière-garde naviguent déjà vers l'Angleterre.

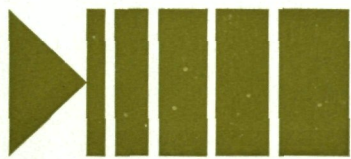
L'ARRIERE-GARDE FRANÇAISE

Reste l'arrière-garde française sous les ordres du général Falgade et comportant des unités des généraux Barthélémy, Beaupré et Janssen. Il reste 40.000 Français à embarquer. La Raf, fatiguée ne réapparaît plus dans le ciel.

Le 2 juin le général français Janssen, qui commande la XII DI affectée à la défense du périmètre, est tué par une bombe. Les troupes qui se battent avec acharnement sont arrivées aux limites extrêmes de leur capacité de résistance. Le généralissime Weygand télégraphie à Sir John Dill et demande instamment le retour de la Navy et de la Royal Air Force sur le théâtre des opérations de Dunkerque afin de permettre l'évacuation de l'arrière-garde française. Churchill comprend la terrible atteinte que porterait aux relations franco-britanniques le fait de laisser les Français affronter seuls les difficultés du combat alors que plus de 200.000 Anglais ont déjà été sauvés et que la marine française n'a pas ménagé ses peines : elle a perdu 2 contre-torpilleurs, 5 torpilleurs, 1 ravitailleur, 17 avisos, 29 vedettes. Pour ne pas parler des bâtiments endommagés. Aussi le premier ministre britannique donne-t-il pour instruction de renvoyer des navires vers la côte française. Dans la nuit du 3 au 4 juin 50.000 hommes sont encore évacués... Le total des hommes sauvés de la fournaise et qui dépasse 337.000 militaires sidérera l'Ober Kommando de la Wehrmacht au moment où elle l'apprendra. Le prophète inspiré qui veillait à la stratégie allemande s'était mépris sur la capacité des marines française et anglaise comme il avait surestimé les moyens de la Luftwaffe.

Le 4 juin à 08.30 h. le général Beaufrère Cdt la 68me DI prend contact avec le général allemand von Krantz et négocie la reddition de la cité détruite. Avec le général Barthélémy commandant le secteur fortifié des Flandres et le général Janssen cdt la XII DI tué le 2 juin, les Français avaient défendu la cité de Jean Bart jusqu'à l'épuisement... Le martyre de Dunkerque était terminé. Le miracle de Dunkerque entrait dans la légende.

Lt.Colonel hre (R) PAUL EYGENRAAM



SCANDIAFLEX

MODERNE EN MOBIELE AFSLUITINGEN

J. MORETUSLEI 586 — WILRIJK

**louvers
rolluiken
vouwdeuren
vouwwanden
zonnetenten
zonneblinden
badafsluitingen**

TELEFOON : 27.78.20

maritiem panorama

DOOR HENRI ROGIE

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een overzicht van de activiteiten van onze zeehavens tijdens het voorbije jaar. Dit jaarverslag werd opgesteld aan de hand van officiële gegevens, waarvan sommigen slechts eind mei verschenen. Noteren wij vooreerst dat de statistieken voor de zeescheepvaart betrekking hebben op de handelscheepvaart (koopvaardischepen, ferry- en pakketboten) met uitsluiting van zeemachteenheden, vis-

sersvaartuigen en jachten.

De tonnenmaat van de zeeschepen wordt uitgedrukt in B.N.T., dit is de Belgische Netto Tonnage. De Netto Register Tonnage (N.R.T.), volgens internationale meting, wordt bekomen door de B.N.T. te verminderen met 20 %. Qua binnenscheepvaart worden de tonnenmaat en de lading van de schepen uitgedrukt in metriekton (m3).

* * *

OOSTENDE

1. Zeescheepvaart

a. Totaal aangekomen zeeschepen

Koopvaardischepen

Ferry- en pakketboten

Aantal + verg. '74

5.054 (+ 272)

940 (st. quo)

4.114 (+ 272)

B.N.T. + verg. '74

9.164.123 (+ 11 %)

622.753 (— 0,5 %)

8.541.370 (+ 12 %)

b. Passagiers en voertuigen (ingescheept en ontscheept)

Passagiers
Voertuigen (1)

1975
2.555.899
540.699

1974
2.223.470
geen statist.

Vergelijking
+ 14 %
—

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

a. Stadshaven

	Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '74
Totale trafiek	828.973 (+ 3 %)	91.555 (+ 43 %)	920.528 (+ 6 %)
Grint	348.333 (+ 24 %)	—	
Petroleumderiv.	254.487 (— 4 %)	—	
Fosfaat	51.054 (+ 13 %)	—	
Fenol	27.947 (+ 12 %)	—	
Hout + kapping	36.876 (— 131 %)	—	
Vlaslemen	34.647 (— 20 %)	—	
Vee	6.199 (+ 57 %)	—	
Meststoffen	14.921 (+ 79 %)	57.863 (+ 89 %)	
Voertuigen	—	12.105 (+ 135 %)	
Diverse	18.509	21.587	

b. Staatshaven

Ro/Ro-vrachtverkeer

geen stat.

geen stat.

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal + verg. '74
325 (— 114)

Lading mt + verg. '74
38.078 (— 40 %)

(1) Personenwagens, toeristisch verkeer en vrachtwagens Ro/Ro-vrachtverkeer samen- genomen en in « eenheden » uitgedrukt.

Evolutie van de trafiek in de stadshaven

Gelet op de aard van de trafiek zullen wij voor het bespreken van het Oostendse zeegoederenverkeer onmiddellijk een onderscheid maken tussen stads- en staatshaven, respectievelijk handels- en passagiershaven.

Voorreest de stadshaven, uiteraard beheerd door het stadsbestuur van Oostende en waar uitsluitend handelsschepen afgestemd op klassieke vrachttarieken komen meren. Even enkele jaren terug voor een beknopte evolutie van de scheepvaarttrafiek teneinde een duidelijk beeld te krijgen van de havenactiviteiten 1975 die we straks onder de loop moeten nemen.

Voor de Oostendse handelshaven was 1972 waarachtig een uitzonderlijk jaar geweest. Toen startte het eerste experiment van Ro/Ro-goederenverkeer uitgebaat door de Ostend-Sheerness Freight Ferries. Ook een nieuwe vrachtdienst van houtkappingen vanuit Ysad werd dit jaar ingehuldigd. Hoofdzakelijk dank zij deze twee trafieken was het globale zeegoederenverkeer van de stadshaven in 1972 met eventjes 22 % toegenomen om in globaal 934.352 ton te bereiken. Hiermede was het duidelijk bewezen dat alleen het invoeren van Ro/Ro-vrachtdiensten de Oostendse stadshaven van verdere stagnatie kon redden. Eind 1972 verdween echter de Oostend-Sheerness-lijn en daarmee heel het Ro/Ro-verkeer van de handelshaven. De jaarcijfers voor 1973 weerspiegelden dan ook het teloorgaan van deze trafiek: een achteruitgang van liefst 45% qua afvoer, wat het globale zeegoederenverkeer tot 909.488 ton (— 2%) deed regresseren.

Het jaar 1974 betekende helaas een verdere terugloop voor de Oostendse stadshaventrafiek. Het groeiritme van het goederenverkeer was opnieuw negatief, nl. — 5 % voor een jaartotaal van 862.326 ton. De daling was derhalve scherper afgesteld dan in 1973 toen men de regressie tot — 2 % had kunnen beperken. Inzonderheid de aanvoerposten leden belangrijke verliezen in 1974. Dit was vooral het geval met de aanvoer van vee en begripelijkerwijze met die van petroleumderivaten. Economische recessie en energiebeperkingen speelden immers hun nefaste rol, terwijl het herinvoeren van Ro/Ro-technieken verder uitbleef.

Zeehaventrafiek 1975 in stadshaven

Aldus belanden wij in 1975, in economisch opzicht hét recessiejaar bij uitstek, ongetwijfeld « le creux de la vague ». En hoe eigenaardig het ook mag blijken, stellen wij vast dat de zeegoederentrafiek van de Oostendse stadshaven een vrij afgetekende heropleving kende, wat haar een positief groeiritme van 6 % bezorgde. In absolute cijfers betekende dit een jaarbilan van 920.528 ton goederen tegenover 862.326 ton in 1974. Hiermede was zelfs het eindcijfer van het rekordjaar 1972 praktisch geëvenaard. Waarachtig, een enige prestatie van de Oostendse handelshaven, wanneer men bedenkt dat Antwerpen, Gent en Zeebrugge vorig jaar een negatief expansieritme boekten van respectievelijk — 22 %, — 13 % en — 14 %. Laat ons nu vlug een beknopte analyse brengen van de geboekte haventrafiek.

Qua afvoer, welke globaal met ruim 27.000 ton of 43 % vermeerderde, noteerde men vrij grotere ladingen van meststoffen en nieuwe voertuigen. Beide posten waren trouwens de enige noemenswaardige afvoertarieken van de Oostendse handelshaven. Zij vertegenwoordigden 76 % van het globale

afvoercijfer en behelsden 98 koopvaardischepen op een totaal van 145 geladen eenheden bij afvaart geregistreerd. Wat nu de aanvoer betreft, in globaal met 3 % of ruim 30.000 ton gestegen, was de aangroei voornamelijk te danken aan grotere lossingen van chemische produkten, vee en vooral grint. Laatstgenoemde trafiek steeg met 24 %, hetzij ruim 105.000 ton, en leverde een belangrijke compensatie voor een verlies van bijna 49.000 ton in de aanvoer van hout en -kapping vanuit Ysad. De aanvoer van petroleumderivaten, in hoofdzaak stookolie, daalde met slechts 4 % daar waar een regressie van ca. 25 % genoteerd werd in 1974. Wanneer men weet dat het vooral deze trafiek is, die tijdens het voorbije jaar het slachtoffer was van de economische recessie, mag Oostende zich zeer tevreden achten over het behaalde aanvoercijfer qua petroleumderivaten. Ongetwijfeld heeft dit in ruime mate bijgedragen tot het vrij positieve eindbilan.

Vermelden wij tenslotte dat de stadshaven van Oostende in 1975 haar functie van aanvoerhaven van bulkgoederen andermaal bevestigde. De verhouding aanvoer/afvoer bedroeg immers 9/1, grint en stookolie vertegenwoordigden samen 77 % van de totale aanvoer, terwijl 794 koopvaardischepen - hetzij 84 % van het uitgaand verkeer - ledig buitenvoeren.

Ro/Ro- en passagiersverkeer in staatshaven

En nu de staatshaven. Even terugblikken naar medio 1972 toen onze R.M.T., onder de merknaam « Sealink », in pool ging samenwerken met de British Rails voor het uitbaten van een Ro/Ro-vrachtdienst tussen Oostende en de Britse veerhavens van Dover en Folkestone. Hiervoor werden vooreerst de Engelse veerbotten « HORSIA » en « HEN-GIST » ingezet, later onze carferries « PRINCE LAURENT », « PRINS PHILIPPE » en onlangs de « PRINCES MARIA ESMERALDA » en « PRINCESSE MARIE CHRISTINE » van het drive in/drive off-type. Onmiddellijk kende deze nieuwe veerdienst het verhoopte sukses: ca. 10.000 vrachtwagens en trailers werden tijdens het 2de semester 1972 overgezet volgens de Ro/Ro-techniek.

Alhoewel geen officiële statistieken bestaan over de Ro/Ro-vrachtdiensten van de R.M.T., konden wij achterhalen dat circa 65.000 vrachtwagens en trailers verscheept werden tijdens het voorbije jaar, hetzij 20 % meer dan in 1974. Over de tonnage van de Ro/Ro-goederen bestaan geen gegevens daar de tarifikatie volgens de afmetingen geschiedt en niet volgens het gewicht. Dergelijke werkwijze belet ons een overzicht te geven van de globale goederenverhandeling in beide havens samen en maakt bovendien een nauwkeurige vergelijking met andere zeehavens praktisch onmogelijk. Qua aantal op- en afrijdende voertuigen vermelden de statistieken « 540.699 voertuigen » voor het jaar 1975. Deze opgave is om tweeërlei redenen misleidend. Vooreerst groepeerdt dit getal de personenwagens van het toeristisch verkeer en de voertuigen van de Ro/Ro-vrachttarieken. Bovendien betrof het in feite 540.699 « eenheden ». Elke eenheid werd berekend op basis van 4,50 m. lengte. Deze manier van registratie was nieuw zodat een vergelijking met het jaar 1974 niet mogelijk is.

Naast deze betrekkelijk jonge Ro/Ro-vrachtdiensten kent de staatshaven ook nog een aloud passagiersverkeer, dat trouwens als klassiek beeld geldt van de Oostendse havenactiviteiten. In 1971 en 1972 had deze trafiek telkens een lichte regres-

sie van 2 % geboekt. In 1973 noteerde men een heropflakking van 7 % en het jaar daarop een positief groeiritme van 2 %. Vorig jaar boekte men 2.555.899 passagiers in beide richtingen, wat een vrij hoge aangroei van 14 % betekende. Ook in het domein van het passagiersverkeer mocht Oostende derhalve in 1975 over een bevredigend jaar bogen. Ter vergelijking boekte Zeebrugge vorig jaar 1.170.256 passagiers en kende opnieuw een merkwaardig expansieritme, nl. + 32 %. Het passagierscijfer van Oostende bedroeg in 1975 derhalve iets meer dan het dubbel van het Zeebrugse jaarcijfer. Twee jaar geleden was de verhouding nog voor 3/1 in het voordeel van de Ensorstad. Langzaam maar zeker drijft Zeebrugge zijn rendement op om over

enkele jaren tot de eerste passagiershaven van het land uit te groeien.

Konklusie

Wat nu met de vooruitzichten? Twee factoren zullen doorslaggevend zijn voor een gunstige evolutie van de Oostendse zeehaventrafiek: een heropleving van de economische conjunctuur gekoppeld aan het invoeren van nieuwe Ro/Ro-trafficen aan de diepwaterkaai welke vorig jaar met de nodige infrastructuur werd uitgerust. Wij herhalen het: alleen het opdrijven van Ro/Ro-vrachtdiensten of het invoeren van andere technieken van eenheidsladingen kan de Oostendse havenactiviteiten verder aktiveren.

* * *

ZEEBRUGGE

1. Zeescheepvaart

a. Totaal aangekomen zeeschepen	Aantal + verg. '75	B.N.T. + verg. '75
	7.452 (+ 656)	23.552.257 (+ 8 %)
Petroleumtankers	558 (— 95)	5.145.604 (— 24 %)
Containerschepen	717 (+ 57)	3.281.039 (+ 5 %)
Ferryboten	4.497 (+ 795)	11.623.686 (+ 37 %)
Andere koopvaardijsch.	1.680 (— 101)	3.501.928 (+ 1 %)

b. Passagiers- en voertuigenverkeer (ingescheept en ontscheept)

	1975	1974	Vergelijking
Passagiers	1.170.256	884.440	+ 32 %
Voertuigen (1)	465.333	389.425	+ 19 %

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Globale zeegoederentrafiek	Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '75
	9.465.970 (— 16 %)	2.639.329 (— 4 %)	12.105.299 (— 13 %)
Containergoederen	834.634 (— 2 %)	659.271 (— 16 %)	1.493.905 (— 8 %)
Ferrygoederen	1.194.337 (+ 17 %)	1.384.454 (+ 8 %)	2.578.791 (+ 12 %)
Ruwe aardolie	5.101.834 (— 28 %)	—	5.101.834 (— 28 %)

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal schepen	Metrieke tonnenmaat	Lading mt + verg. '75
2.474 (— 983)	1.085.315 (— 28 %)	414.508 (— 30 %)

(1) Personen- en vrachtwagens, al dan niet begeleid.

In 1974, ondanks de opdagende economische recessie, had het Zeebrugse scheepvaart- en goederenverkeer een vrij gunstige evolutie gekend. Vooral de container- en ferrytrafiek mochten toen een merkwaardige vooruitgang boeken, respectievelijk + 30 % en + 21 % vergeleken bij het vorige jaar. De aanvoer van ruwe aardolie, alhoewel gevoelig beperkt, beliep toen nog 7.138.000 ton, wat een aangroei van 5 % betekende. Dit had voor gevolg dat de totale zeegoederentrafiek, ruim 14 miljoen ton in globo, nog een groeiritme van 10 % had gekend, tegenover ruim 20 % in 1973. De globale

tonnage der binnengelopen zeeschepen was in 1974 11 % gestegen, zodat voor het eerst de kaap der 20 miljoen B.N.T. overschreden werd met 6.796 binnengevaren handelsschepen.

De jaarcijfers voor 1975 daarentegen waren voor de Zeebrugse havenactiviteiten helaas een duidelijke weerspiegeling van de economische recessie, die zich in het domein van de havenconomie scherper liet gevoelen. Dit merkt men onmiddellijk aan het aantal binnengeloodste petroleumtankers en hun globale tonnenmaat, die een scherp afgetekende achteruitgang registreerden. Inderdaad,

slechts 558 tankschepen voeren de haven binnen, dit was 14 % minder dan het vorige jaar, terwijl hun gezamenlijke B.N.T. met ca. 1/4 regresseerde. Daar waar containerschepen en andere koopvaardischepen een minieme vooruitgang boekten, zorgden de veerboten - voornamelijk carferry'schepen - voor een ruime compensatie, zowel in aantal (+ 795 eenheden) als in globale tonnage (+ 37%). Hierdoor steeg het globaalcijfer der binnengevaren zeeschepen tot 7.452, dit was een aanwinst van 656 eenheden, terwijl hun totale tonnenmaat 23,5 miljoen B.N.T. bedroeg, hetzij 8 % meer dan in 1974.

Deze beknopte analyse van de havenbeweging weerspiegelt zich zeer duidelijk in het geboekte zeegoederenverkeer. Hier valt onmiddellijk op hoezeer de aanvoer van ruwe aardolie tijdens het afgelopen jaar regresseerde: ruim 2 miljoen ton minder, hetzij een terugloop van eventjes 28 % ! Het was vooral deze aanvoerpost die de weerslag van de kronische oliecrisis moest verduren en derhalve verantwoordelijk was voor de slechte jaar-cijfers van het Zeebrugse zeegoederenverkeer. Niettemin bleef de aanvoer van crude oil veruit de belangrijkste haventrafiek van onze Noordzeepoort met ruim 5 miljoen ton, wat 53 % van de totale goederenaanvoer vertegenwoordigde. Aangezien ook de aanvoer van containergoederen achteruitging met een kleine 2 %, waren het voornamelijk ferrygoederen die voor een gevoelige compensatie zorgden met een aanvoer die voor het eerst de 1 miljoen ton overschreed, hetzij een toename van 17 %. Hierdoor bleef de regressie van de globale zeegoederenaanvoer beperkt tot 16 % t.o.v. 1974. In absolute cijfers beliep de totale goederenaanvoer over zee 9.465.970 ton in 1975, hoeveelheid die de 2 vorige jaren ruimschoots overtroffen werd. Wat nu de goederenaanvoer over zee betreft, stellen wij vast dat de achteruitgang zich hier minder scherp aftekende en in globo slechts 4 % beliep ten overstaan van de vorige jaar-cijfers. Ook hier kompenseerde een grotere afvoer van ferrygoede-

ren, 1.384.454 ton in totaal, of + 8 %, de belangrijke achteruitgang genoteerd in de trafieken van containergoederen, petroleumderivaten en metaalprodukten. Het eindbilan aan- en afvoer leverde in 1975 aldus een globale trafiek van 12.105.299 ton goederen op, hetzij een negatief expansieritme van 13 % in vergelijking met het vorige dienstjaar. Herinneren wij eraan dat het groeiritme van de Zeebrugse goederentrafiek over zee respectievelijk + 20 % en + 10 % beliep in 1973 en 1974.

Overzichtelijk beschouwd, is het duidelijk dat de Zeebrugse havenactiviteiten in 1975 toegespitst bleven op de petroleum-, ferry- en containertrafiek. Gelet op de kronische olieproblemen was eerstgenoemd trafiek in hoofdzaak verantwoordelijk voor de regressie van het zeegoederenverkeer zoals wij reeds aantoonde. Het intensiveren van de Ro/Ro-veerdiensten naar de Britse zuidkust zorgde echter voor een drastische beperking van deze achteruitgang. Het containerverkeer tenslotte regresseerde onverwacht met 8 %, daar waar het in 1974 met bijna 1/3 was toegenomen. Hiermede is de driedelige functie van onze Noordzeepoort andermaal aangetoond: aanvoerhaven van ruwe aardolie, containerhaven voor transoceanische en shortsea-verbindingen, en veerhaven voor het transitoverkeer tussen Groot-Brittannië en het kontinent.

Met betrekking tot laatstgenoemde functie wijzen wij nog even op het belang van Zeebrugge als passagiershaven. Passagiers- en voertuigenverkeer kenden in 1975 een vrij gunstige evolutie met een groeiritme van respectievelijk 32 % en 19 %. Vooral de passagierstrafiek boekte een belangrijke aanwinst zodat voor het eerst de kaap van de 1 miljoen passagiers bereikt werd. Dit rekord dient ongetwijfeld onderstreept te worden.

Kortom was 1975 voor de Zeebrugse haven een weinig gunstig jaar, dat volledig in het teken stond van de latente energiecrisis en de algemene economische recessie.

* * *

GENT

1. Zeescheepvaart

Totaal
aangekomen zeeschepen

Aantal + verg. '74
3.398 (— 695)

B.N.T. + verg. '74
7.880.613 (— 14 %)

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Globale
zeegoederentrafiek

Aanvoer
8.875.490 (— 13 %)

Afvoer
4.655.785 (— 16 %)

Totaal + verg. '74
13.531.275 (— 14 %)

Ertsen - residuen

3.883.206 (— 33 %)

175.480 (+ 112 %)

Steenkolen

1.233.160 (— 70 %)

171.993 (+ 300 %)

Landbouwprodukt.

1.368.022 (+ 126 %)

479.821 (+ 65 %)

Metaalprodukten

148.407 (+ 2 %)

1.204.578 (— 30 %)

Petroleumprodukt.

2.227.406 (— 32 %)

8.393 (— 91 %)

Bouwmaterialen

427.034 (+ 12 %)

38.356 (+ 130 %)

Voedingsprodukt.

333.245 (+ 3 %)

212.213 (— 28 %)

Meststoffen

431.848 (— 31 %)

36.874 (— 37 %)

Chemische produkt.

36.844 (— 11 %)

100.660 (— 11 %)

Diverse fabrikaten

140.480 (— 5 %)

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren) (1)

Aantal schepen

Metrieke tonnenmaat

Lading mt + verg. '74

(1) Uitvarende schepen op ballast niet inbegrepen.

Jaar	Aang. zeeschepen		Tonnenmaat nMt.		Zeegoederentrafiek in ton	
1968	2.697	100 %	1.670.904	100 %	2.783.531	100 %
69	3.578	133	5.136.748	307	9.182.669	339
70	3.634	135	5.843.566	350	10.397.240	373
71	3.813	141	6.862.468	411	11.747.196	422
72	4.093	152	8.261.475	494	13.743.304	493
73	3.789	140	8.113.877	486	14.694.796	527
74	4.093	152	9.175.221	549	15.850.503	569
75	3.398	126	7.880.613	472	13.531.275	489

Na de spektakulaire « boom » van 1969 volgde een periode van konstante vooruitgang, vrijwel scherper afgetekend in 1972. In 1973 - jaar van sociale konflikten in de havensektor - werd deze ontwikkeling ietwat geremd al bleven de eindresultaten zeer bevredigend. Het goederenverkeer over zee, kennschetsend voor de handels- en industriële activiteit van een zeehaven, boekte immers een aangroei van 7 % en was praktisch gelijkmatig verdeeld over aan- en afvoer.

Ietwat gunstiger was het jaar 1974 ondanks de opdagende economische recessie: het aantal binnengevaren zeeschepen bereikte opnieuw het peil van 1972, hun globale tonnage steeg met 13 % en de zeegoederentrafiek boekte een bevredigend groeirijte van 8 %. In verband hiermee was het bijzonder merkwaardig dat aanvoer, afvoer en globale trafiek tijdens hetzelfde jaar de kaap overschreden van respectievelijk 10 miljoen, 5 miljoen en 15 miljoen ton goederen. Een louter toeval weliswaar, doch uit statistisch oogpunt wel vermeldenswaardig.

Het jaar 1975, dat wij nu onder de loop zullen nemen, was ook voor de Gentse haven een duidelijke weerspiegeling van de recessie in de economische activiteiten. Dit merkt men onmiddellijk aan het aantal binnengelopen zeeschepen, dat met 695 eenheden of 17 % terugliep. Met 3.398 binnengevaren schepen werd het scheepvaartverkeer van de Arteveldestad meteen tot onder het peil van 1969 teruggebracht zoals blijkt uit bovenstaande tabel. Zo hun globale tonnenmaat - ruim 13,5 miljoen ton - slechts met 14 % achteruitgang, was dit te danken aan de schaalvergroting der binnengelooste schepen, die met de jaren een konstante progressie kent. Inderdaad, de gemiddelde tonnage per binnengevaren schip beliep 2.319 nMt. in 1975 tegenover 2.242 nMt. het jaar voordien. Herinneren wij eraan dat de gemiddelde scheepstonnenmaat slechts 620 nMt. bedroeg vóór de inhuldiging van de Terneuzen-sluits in 1968.

Jaarcijfers over binnengelopen schepen en globale tonnenmaat hebben evenwel slechts een zeer relatieve waarde. Wat de activiteiten van een zeehaven in essentie kenmerkt, is wel het belang en de aard van de verhandelde goederen. In dit opzicht is het opvallend hoezeer de industriële functie van de Gentse haven andermaal is afgetekend. Aanvoer van grondstoffen - in hoofdzaak ijzererts en steenkolen - en afvoer van fabrieken - voornamelijk staal- en petroleumprodukten - typeren inderdaad de zeehaventrafiek van de Arteveldestad. Voor 1975 gelden volgende cijfers: 3,88 miljoen ton erts en 1,23 miljoen ton steenkolen qua lossingen, dit was bijna 60 % van de totale aanvoer;

2,23 miljoen ton petroleumderivaten en 1,20 miljoen ton metaalprodukten qua ladingen, of samen ruim 70 % van de globale goederenafvoer. Dergelijke cijfers wijzen voldoende op het industrieel karakter van de Gentse zeehaventrafiek. Sidmar en Texaco bleven trouwens de voornaamste voedingsbronnen van het scheepvaartverkeer aldaar.

Niet zonder belang is ook de evolutie welke zich tijdens het afgelopen jaar in de goederenbeweging voordeed. Het aanvoercijfer daalde globaal met bijna 1 1/2 miljoen ton, hetzij een regressie van 13 %. Voor deze gevoelige achteruitgang was de recessie in de staalindustrie de hoofdverantwoordelijke. Inderdaad, de lossingen van ijzererts liepen terug met bijna 2 miljoen ton, hetzij 1/3 minder dan in 1974. Voeg daarbij een mindere aanvoer van ruim 100.000 ton steenkolen (- 7 %) en 230.000 ton meststoffen (- 31 %). Het was voornamelijk dank zij een meerwaarde van 763.000 ton aan landbouwprodukten dat de achteruitgang van het globale aanvoercijfer tot 13 % beperkt bleef. Wat nu de afvoer betreft, viel ook hier een gevoelige terugloop te noteren, namelijk ruim 900.000 ton in globo of - 16 % vergeleken bij 1974. Ongetwijfeld moet de latente crisis in de energiesektor voor deze matige prestaties aansprakelijk gesteld worden. Wanneer we vaststellen dat de ladingen van petroleumderivaten met ruim 1 miljoen ton of circa 1/3 achteruitgingen. Daar waar de afvoer van metaalprodukten slechts met 3 % regresseerde, zorgden voor een lichte compensatie een meerwaarde van o.a. circa 200.000 ton afgevoerde landbouwprodukten (+ 65 %) en nagenoeg 130.000 ton geladen steenkolen (+ 30 %).

De resultante van deze trafiekwijzigingen was een daling van de globale zeegoederentrafiek met 2,31 miljoen ton, wat een negatief expansiecoëfficiënt van 14 % betekent. Het jaarcijfer 1975 bedroeg aldus 13.531.275 ton zeegoederen, hetgene ons op het peil van vóór 1972 terugbrengt. Uit bovenstaande analyse blijkt duidelijk dat vooral twee posten voor deze achteruitgang verantwoordelijk waren, nl. het ijzererts bij de aanvoer en de petroleumprodukten bij de afvoer. Deze regressie is des te meer opvallend, daar beide posten de hoofdtrafiken zijn van de Gentse zeehaven. Lossingen van steenkolen en ladingen van metaalfabrieken, respectievelijk gerangschikt als 3de en 4de voornaamste trafiek, daalden slechts in geringe mate. Ten overstaan van 1974 was het aandeel van deze vier trafieken in het totale goederenverkeer met 10 % verminderd tijdens het voorbije jaar.

Wij citeerden reeds de twee voornaamste oorzaken van deze regressie: de recessie in de siderurgie

die hoofdzakelijk via Gent in ertsen bevoorraad wordt en de stagnerende energiekonjunctuur die remmend werkte op de produktie van petroleumderivaten. Voeg daarbij de twee maanden inactiviteit van Texaco-Gent ingevolge uitbreidingswerken, de stijgende marktprijzen van tal van grondstoffen en basisprodukten alsmede de lange staking in de binnenscheepvaart.

Voor de Gentse haven betekende 1975 een onder-

breking in de permanente ontwikkeling van haar scheepvaarttrafiek. Verheugend is evenwel de vaststelling dat de trafieken, die minder gevoelig waren aan de laagkonjunctuur, verder in gunstige zin bleven evolueren. Dit is ongetwijfeld een positief argument in het pleidooi voor de aanleg van een diepzeehaven en een nieuw zeekanaal voor eenheden tot 125.000 dwt.

ANTWERPEN

1. Zeescheepvaart

Totaal aangekomen zeeschepen	Aantal + verg. '74 17.376 (— 1.379)	B.N.T. + verg. '74 60.985.867 (— 5 %)
Tankers	1.753 (— 151)	8.195.870 (— 1,3 %)

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

	Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '74
Totaal	32.746.981 (— 23 %)	27.733.599 (— 17 %)	60.480.580 (— 20 %)
IJzererts	8.465.576 (— 38 %)	—	
Ruwe petroleum	5.258.679 (— 20 %)	144.242 (+ 477 %)	
Staalprodukten	1.530.546 (— 10 %)	8.784.697 (— 33 %)	
Petroleumderivat.	2.913.516 (— 15 %)	4.188.842 (+ 18 %)	
Chemische prod.	1.383.427 (— 13 %)	2.679.693 (— 24 %)	
Granen	1.510.718 (+ 70 %)	1.383.944 (+ 160 %)	
Kolen	1.578.5007 (— 34 %)	115.423 (+ 159 %)	
Kunstmeststoffen	478.218 (— 27 %)	2.141.240 (— 29 %)	
Non ferro-erts	1.249.586 (— 9 %)	46.937 (— 46 %)	

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal	Metrieke tonnenmaat	Lading mt + verg. '74
8.201 (— 27.869)	72.922.795 (— 21 %)	7.829.215 (— 5 %)

Wat onmiddellijk opvalt bij het ontleden van de Antwerpse scheepvaartstatistieken, is de verdere daling van het aantal binnengeloofde tankschepen: 151 eenheden minder dan in 1974, hetzij een achteruitgang van 1,3 % in tonnenmaat. Ook het globaalcijfer der aangekomen zeeschepen liep gevoelig

terug (— 1.379 eenheden), al was dit minder afgetekend in de globale tonnage (— 5 %). Het lijkt wel nuttig even een overzicht te geven van het Antwerpse scheepvaartverkeer sedert de olieleiding RAPL in gebruik trad.

Jaar	Tankers		Binnengevaren zeeschepen	
	Aantal	1.000 B.N.T.	Aantal	1.000 B.N.T.
1970	1.969	15.044	19.150 (1)	67.894 (1)
1972	2.077	10.553	18.631	64.388
1973	2.032	10.190	18.708	63.660
1974	1.904	8.308	18.755	63.861
1975	1.753	8.195	17.376	60.985

(1) Rekordjaar.

Medio 1971 trad de RAPL in werking, wat de jaar-cijfers van 1972 reeds beïnvloedde. De daling van het aantal petroleumtanks in 1974 en 1975 viel natuurlijk samen met de oliecrisis. Vorig jaar regresseerde de aanvoer van crude oil per tankschip tot 5,2 mlj ton, wat 20 % minder was dan het vorige jaar. Vóór de pijlpijn Rotterdam-Antwerpen in werking trad, vertegenwoordigde de ruwe aardolie ongeveer de helft van de totale goederenaanvoer over

zee en circa 1/3 van het globale goederenverkeer per zeeschip. In 1975 was het aandeel van de crude oil in de maritieme goederenimport tot 15 % gedaald. In 5 jaar tijd beliep het verlies niet minder dan 21 mlj ton in absolute cijfers. De aanhoudende regressie van de petroleumimport per zeeschip had onvermijdelijk een weerslag op het globale cijfer van de maritieme goederentrafiek zoals blijkt uit volgende tabel.

Jaar	Zeegoederentrafiek in ton	Jaar	Zeegoederentrafiek in ton
1965	52 mlj ton	1973	72 mlj ton
1970	80 mlj ton	1974	77 mlj ton
1971	73 mlj ton (1)	1975	60 mlj ton
1972	67 mlj ton		

(1) Op 1 juni '71 trad de RAPL in werking.

Voor 1971 en 1972 was de weerslag van de RAPL zeer scherp afgetekend. In 1973 noteerde men een lichte heropflakking, die andermaal bevestigd werd in 1974. Dit betekent dat onze metropoolhaven haar verminderde trafiek van crude oil wist te compenseren door hogere cijfers bij de droge ladingen. Laat ons nu de evolutie van het maritiem goederenverkeer tijdens het afgelopen jaar even onder de loep nemen.

Zestig miljoen ton goederentrafiek over zee was voor onze metropoolhaven het eindbilan van het recessiejaar 1975. Ten overstaan van het vorige jaar betekende dit een verlies van ruim 15 miljoen ton of 20,2 %. Zo de regressie van het zeegoederenverkeer zich te Antwerpen zó scherp aftekende, was dit toe te schrijven aan het feit dat het juist de traditionele hoofdtrafiek van deze haven waren, die door de economische laagconjunctuur het zwaarst getroffen werden.

Weliswaar boekten praktisch alle aan- en afvoertrafiekken zware verliezen, op een paar uitzonderingen na. Doch kwantitatief gezien waren het hoofdzakelijk de twee voornaamste aanvoerposten, ijzererts en ruwe aardolie, die de grootste achteruitgang kenden met een respectievelijke minwaarde van 5,26 mlj ton (— 38 %) en 1,33 mlj ton (— 20 %). Qua ladingen hadden de staalprodukten, veruit de belangrijkste afvoertrafiek van de Antwerpse haven, de zwaarste verliezen te verduren: 4,30 mlj ton minder of — 33 %. De achteruitgang van deze trafiekken betekende derhalve een verlies van bijna 11 mlj ton goederen in globo. De petroleumderivaten, als 2de gerangschikt bij de afvoerposten, boekten evenwel een bevredigende vooruitgang van 18 %, al bedroeg dit in absolute cijfers slechts 0,64 mlj ton. Samengevat krijgen wij volgende overzichtelijke tabel.

Evolutie van de 4 voornaamste trafiekken

Aanvoer

1. IJzererts : — 5,26 mlj ton (— 38 %)
2. Ruwe aardolie : — 1,33 mlj ton (— 20 %)

Aandeel van beide aanvoerposten :

42 % v.d. tot. aanvoer

Afvoer

1. Staalprodukten : — 4,30 mlj ton (— 33 %)
2. Petroleumderiv.: + 0,64 mlj ton (+ 18 %)

Aandeel van beide afvoerposten :

47 % v.d. tot. afvoer

Praktisch alle andere trafiekken, weliswaar in mindere mate, boerden achteruit zowel bij aan- als bij afvoer. Evenwel één grote uitzondering : de graantrafiek die een vrij spektakulaire « boom » kende met een meerwaarde van nagenoeg 1,5 mlj ton aan ladingen en lossingen samen en derhalve als de enige noemenswaardige kompensator optrad. De graantrafiek was trouwens vorig jaar bijzonder expansief in de havens van de range Duinkerke-Hamburg.

Dit alles had voor gevolg dat zowel aanvoer- als afvoerbilan globaal afsloten met rode cijfers, die respectievelijk 23 % en 17 % lager waren dan in 1974. Op te merken valt dat de verhouding bulk/general cargo vorig jaar praktisch dezelfde bleef, namelijk 60/40, hetzij 35 mlj ton massagoed en 25 mlj ton stukgoed. Ontegensprekelijk schuilt het belang van de Antwerpse haven voor een groot deel in de massale behandeling van stukgoederen. Hier volgt andermaal een overzichtelijk tabel ter illustratie.

Jaar	Petroleumaanvoer over zee	Tot. droog massagoed	Tot. stukgoed
1970	26,5 mlj ton	25,7 mlj ton	23,0 mlj ton
1971	18,6 mlj ton	22,1 mlj ton	24,2 mlj ton
1972	10,5 mlj ton	20,6 mlj ton	25,2 mlj ton
1973	8,6 mlj ton	25,0 mlj ton	28,0 mlj ton
1974	6,8 mlj ton	32,0 mlj ton	32,4 mlj ton
1975	5,2 mlj ton	26,3 (raming)	25,2 mlj ton

Laat ons nu bondig konkluderen. Grote havens, en meer bepaald havens met zeetrafieken die bijzonder gevoelig zijn voor conjunktuurschommelingen, werden in 1975 het zwaarst getroffen door de economische recessie. Dit lot viel derhalve ook de Antwerpse haven te beurt, temeer daar ze gelegen

is in het hart van het Westerse industriebekken en uiteraard een zeer uitgebreid hinterland deelt. « Noblesse oblige », ook in tegenslag helaas!

Henri Rogie
5-6-'76



drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

typo - offset

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

SCHEEPSBESCHUIT

OPPERMEESTER J.B. DREESSEN

Ergens moet het me toch van het hart dat in onze mooie en uitgebreide zeventdelige Maritieme Encyclopedie, een pronkstuk voor ons taalgebied, de zo traditionele SCHEEPSBESCHUIT geen plaats kreeg. Daarom dit stukje.

Tegenwoordig wordt scheepsbeschuit nog enkel aan boord genomen als, in luchtdicht afgesloten blikken dozen verpakte, noodrantsoenen. Eeuwenlang was het echter HET brood van de zeevarenden, zowel voor de visser als voor de koopvaardij of de oorlogsvloot. Het werd aan wal, volgens een streng voorschrift en afhankelijk van de duur van de reis één, twee, drie of vier maal door Scheepsbeschuitbakkers gebakken. Volgens de voorschriften was het zo dat « ... een scheepsbeschuit van goede kwaliteit moest smakelijk en goed van geur zijn, knappend ineens doorbreken en op de breuk glimmend zijn als verglaasd... ».

Scheepsbakkers of Scheepsbeschuitbakkers vormden eeuwenlang een aparte groep in de gilde van de bakkers. Zo vermeldt het handvest van Amsterdam, anno 1671 « ... Dat geen Roggen-Broodbakkers zullen vermogen Scheepsbeschuit te bakken... ». Met klassieke bestanddelen (Tarwe- of Roggemeel en water) wordt, met zeer weinig suiker en bijna geen vet, een droge rubberachtige, zeer moeilijk te bewerken deeg gekneet. Het is het soort deeg dat in vroeger tijden met de voeten bewerkt werd. Over het deeg in de trog werd een zak gelegd en dan mocht de bakkersknecht (hopelijk met gewassen voeten) voor een paar uur aan de slag. Later werden hiervoor machines gebruikt waarbij het zware werk gedeeltelijk mechanisch gebeurde. Eens voldoende gekneet, werd het deeg uitgerold. Hiervoor werd een speciale pletmachine gebruikt waarbij het deeg tussen twee metalen cilinders van langs om dunner tot op de vereiste dikte werd uitgerold. Het uitgerolde deeg werd dan in ronde vormen gesneden en in een zeer hete oven gebakken. De scheepsbeschuit die vroeger aan de schepen

werd geleverd was groter en dikker. De moderne kleinere en dunnere versie, die tenandere bij sommige Oostendse bakkers nog te krijgen is, spruit voort uit de meer landwaarts gerichte afzet. De traditionele afnemers uit de hoge-zeevaart werden vervangen door herbergiers die scheepsbeschuit als een versnapering aan hun klanten aanbieden of verkopen.

Scheepsbeschuit is als scheepsbrood reeds gekend sedert de 13e eeuw. Goed gebakken droog en beschermd tegen maden was het enige jaren te bewaren. Dit gebeurde aan boord, in speciale broodkamers waarvan de wanden met blik waren bekleed.

De blikken dozen waarin de tegenwoordige scheepsbeschuit wordt bewaard, blijken dan ook geen nieuws onder de zon te zijn. Voor korte reizen werd het tweemaal en voor lange reizen viermaal gebakken. Meestal werd het maanden voor de inscheeping gebakken.

Hoe belangrijk dat scheepsbeschuit vroeger was blijkt uit de nuttige bemerkingen over de bereiding en de bewaring ervan die in 1778 te Parijs in het boek « Parmentier Parfait Boulanger » verschenen.

In de middeleeuwen werden dan ook enorme hoeveelheden scheepsbeschuit ingescheept. Zo rekende men in 1586 dat voor de voeding van 200 galeislaven en 50 passagiers onder andere per maand 250 kwintalen (\pm 50 kg. per kwintaal) scheepsbeschuit moesten ingescheept worden.

WITSEN, de auteur van het gekende werk « ALOUDE SCHEEPVAART » noteerde in de 17e eeuw dat aan boord van de Hollandse schepen elke opvarende per week bovendien « ... 5 pont hart broot of te kaak... » kreeg.

Fijngeklote kaak of scheepsbeschuit was eeuwenlang het bindmiddel van een stevige LABSKOUS, een zeemansgerecht bij uitstek. Sedert het begin van deze eeuw werd de fijngeklote beschuit echter vervangen door aardappelen.

Zo ook werden voor W.O. II op onze kust de uit zee mee teruggebrachte scheepsbeschuiten verdeeld onder de kinderen uit het havenkwartier. De rest werd door de vissers mee naar huis genomen, in koffie geweekt, met bruine suiker bestrooid, gebakken en als een « delicatessen », de « klakkers », genuttigd.

Een andere delicatessen, ditmaal een Limburgse, vindt ook haar oorsprong bij de scheepsbeschuit, namelijk de Maaseiker « Knapkoek ». De bekende snuisterij is een platte harde knapperige koek, zo groot als een schoteltje, bestrooid met dikke suikerkorrels. De oorsprong moeten we zoeken in de 16e-17e eeuw toen de stad een drukke binnenhaven aan de Maas was. In die tijd telde de Eikerstede dan ook tal van schippersfamilies. Deze kwamen ondermeer in de Nederlandse zeehavens in contact met de langevaartschippers, welke als proviand een voor hen vreemd soort brood meenamen, samengesteld uit meel, water en vet, maar zonder gist. Dit brood was bikkelhard en maakte bij het breken een knappend geluid. Ze brachten het mee naar huis en de Maaseiker bakkers maakten het op hun eigen specifieke wijze na. Hoe een scheepsbeschuitje toch rollen kan.



Scheepsbeschuit komt uit SCHIP in de vorm van de 2de nv en BESCHUIT. Beschuit komt van BISCUIT, dat uit het latijnse BIS-COCTUM (tweemaal gebakken) stamt. In het Nederlandse spreekt men ook wel van KAAK. Dit woord evenals het Friese KAEKS = scheepsbeschuit stammen uit het Engelse CAKE. De meeste Europese talen namen het woord beschuit over. Zo zegt men in het It: BICOTTO, Sp: BIZCHOCHO, Kat: BESCUI of BESCUYT, Port: BISCOUTO, BISCOITO, Eng: BISCUIT, Dui: BESCHUTTERS of ZWIEBACH, Deen: BESKØJT, Noor: BESKØYT, Pools: BISKOPT.

Buiten zijn nut als noodrantsoen is scheepsbeschuit een uitstekend middel tegen zeeziekte. Maar ook mensen die een dieet volgen, of voor wie uit hoofde van hun beroep de tijdspanne tussen twee maaltijden wat lang uitvalt, kunnen dit vet- en suikerarm knappend, smakelijk koekje zeer goed gebruiken om hun geuuwhonger te stillen.

Een kinderhand of mond is snel gevuld en daar heeft onze goede oude scheepsbeschuit bij vergelijking met andere gebakken zoetigheden een reeks voordelen.

J.B. DRESEN

**Bien armée
pour bien
vous armer**

FABRIQUE NATIONALE HERSTAL S.A. - B-4400 HERSTAL (Belgique)

INFO MARINE



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

De Franse zeesleper « LUTTEUR » van de « Marine Nationale » bracht een routine bezoek aan Oostende van 13 mei tot 17 mei 1976.

Het schip stond onder bevel van Maître Principal Le Bihan.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 230 ton

AFMETINGEN : 92 x 26 x 13 voet

BEMANNING : 16

De Britse « YARMOUTH NAVIGATOR » bracht een routine bezoek aan de haven van Zeebrugge van 20 mei tot 22 mei 1976.

Karakteristieken

AFMETINGEN : 22,1 x 5,8 x 3,35 m.

BEMANNING : 8

De Britse « MFV 609 » en de « MFV 622 » brachten een routine bezoek aan Oostende van 30 mei tot 1 juni 1976.

De schepen stonden onder bevel van LTCDR J. Bradley RNR en LTCDR C.H. Rusling RNR.

Karakteristieken

AFMETINGEN : lengte 13,7 m., diepgang 2 m.

BEMANNING per schip : 3 officieren, 1 instructeur, 8 cadetten.

De Nederlandse kustmijnenjager « DRUNEN » bracht een routine bezoek aan Oostende van 31 mei tot 4 juni 1976.

Het schip stond onder bevel van LT. A. Everaars.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 417 ton

AFMETINGEN : 149,8 x 28 x 6,5 voet

BEMANNING : 38

De Duitse mijnenvegers « FRAVENLOB, NAUTILUS, GEFION, MEDUSA, UNDINE, MINERVA, DIANA, LORELEY, ATLANTIS en ACHERON », van het 7de mijnveegsmaldeel brachten een routine bezoek aan de haven van Oostende van 19 juni tot 25 juni 1976. De schepen stonden onder bevel van CPF Berger.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 280 ton

AFMETINGEN : 47,2 x 7,2 x 2,1 m.

BEMANNING : 20 officieren, 130 onderofficieren, 140 matrozen

Het Duitse 5de squadron snelboten bestaande uit « SAARBURG, S51, S56, S53, S54 en S55 » brachten een niet-officieel bezoek aan Brugge van 16 juni tot 21 juni 1976.

De schepen stonden onder bevel van Fregatkapitein Ciliax.

Karakteristieken

« SAARBURG, S51, enz... »

WATERVERPLAATSING : 3254 ton, 265 ton

AFMETINGEN : 115 x 14 x 4 m., 47 x 7 x 2,2 m.

BEMANNING (totaal) : 25 officieren en aspiranten, 117 onderofficieren, 86 matrozen

FEEST VAN DE ZEEMACHT

Dit jaar was het de beurt aan de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht, om de Korpsdag Zeemacht te organiseren.

Het Centrum voor Marinevorming te Brugge, welke instond voor de organisatie van deze dag, heeft deze taak perfect uitgevoerd. Vanzelfsprekend kon het op enkele factoren rekenen, die veel hebben bijgedragen tot het welslagen, z.o.m. was de zon van de partij, maar ook het prachtig kader van de Brugse Burgplaats, gaven aan deze Feestdag een bijkomend cachet.

Kapitein ter Zee M. Vervynck, Commandant van de Groepering Opleiding en Training, sprak de talrijke prominenten en genodigden, waaronder talrijke ouders van rekruten, als volgt toe :

Er werd beslist om het jaar het feest van de Zeemacht te laten doorgaan in een van de Zeemacht-garnizoensteden. Ons valt de eer te beurt dit jaar de wapendag te organiseren in dit prachtig kader van de Burg. Hierbij wil ik de autoriteiten van de stad danken voor de verleende toezegging en medewerking.

Het is mij een bijzonder voorrecht de genodigden te danken om hun aanwezigheid. De mate van uw belangstelling ten overstaan van de Zeemacht bewijst hoe nauw we verbonden zijn met de wens van de natie. Voor dit teken van waardering zijn wij bijzonder gevoelig.

Het mag me niet ontgaan de vertegenwoordigers van de persmedia te danken om de verslagen over onze activiteiten. De artikels en reportages dragen er toe bij om het publiek attent te maken op maritieme problemen. Wij vinden dit een niet te onderschatten taak in een land met belangrijke havens in volle expansie.

De ouders en familieleden van onze Kandidaat onderofficieren wil ik in mijn dankbetuiging vandaag in het bijzonder betrekken om het blijvend vertrouwen dat in ons gesteld wordt. Heden immers eindigt de eerste fase van de schoolopleiding, een belangrijke stap in de vorming van de onderofficier. De talrijke bezoeken aan onze nieuwe rekruten waarbij gelegenheid geboden wordt een onderhoud te hebben met encadrerend personeel zijn telkens zoveel getuigenissen van wederzijds begrip en vertrouwen.

Bij de aanvang van dit jaar werd in de Groepering Opleiding en Training een vernieuwd opleidingsprogramma van kracht. De uitgangspunten van dit programma zijn :

- Het vooruitzicht van een verkorte legerdienst met daarmee gepaardgaand de recruitering van een hoger aantal beroepsvrijwilligers zowel mannen als vrouwen.
- De beantwoording van een verzuchting, sinds jaren geopperd door de onderofficieren, nml. de erkenning op het niveau A2 van sommige opleidingen langs de School voor Kandidaat onderofficieren van de Krijgsmacht.
- De verdere contactname met de marines van omliggende landen met het oog op de opleiding van het personeel voor de fregatten.
- De aandacht voor de lichamelijke training gestimuleerd door de inter-eenheden competities.
- De opvoeding tot staatsburger met als grondgedachte « Het individu in de huidige maatschappij ».

Ik acht het nodig uit te weiden over de kerngedachte van deze burgerlijke opvoeding.

Au travers des questions de caractère informatif posées par les recrues, il nous est apparu que chez beaucoup, la connaissance de nos institutions nationales était très limitée. Les droits du citoyen belge, le rôle du parlement, la compétence du gouvernement sont autant de thèmes avec lesquels notre jeunesse est peu familière. Nous avons en conséquence pris l'initiative de combler quelques-unes de ces lacunes au cours de la formation primaire non pas sous la forme de leçons magistrales mais plutôt en suscitant des débats ouverts au cours desquels chacun peut s'exprimer librement et défendre ses opinions.

Nous considérons que ceci est un de nos devoirs envers la nation.

Het is inderdaad van belang dat de leden van de Krijgsmachten weten welke plaats ze bekleden in de natie. Anderzijds is het toch noodzakelijk dat de staatsburger niet alleen een instelling als de Krijgsmacht kent doch weet welke de plaats ervan is in de natie. Het is toch ongehoord dat de stemgerechtigde niet zou weten dat hij jaarlijks onrechtstreeks medebeslist over de effectieven van het leger, over de defensiepolitiek en de ter beschikking te stellen middelen.

On ne peut non plus être satisfait de ce qu'un citoyen ne sache pas que l'intervention des Forces Armées est liée à des lois et à une réglementation stricte et que celles-ci ne peuvent donc être utilisées arbitrairement par l'autorité.

Le manque d'information, l'ignorance, voir même les insinuations relatives à cet état de choses ne peuvent qu'accroître l'aliénation de l'armée au sein de la nation.

Dans ce pays, l'armée ne peut être que l'émanation de la volonté de la nation, elle doit en demeurer une partie intégrante reconnue comme telle.

De vele beelden van geweld ons gebracht door de nieuwswmedia moeten ons toch waarschuwen voor allerlei vormen van terreur die als nieuwe wijze van oorlogsvoering thans worden gehanteerd. De oorlog wordt in stand gehouden door arglistige en subversieve methoden.

Zolang het oorlogsgevaar bestaat en er geen internationale autoriteit is met eigen competentie en passende uitrusting kan aan de regering het recht niet ontzegd worden zich wettig te verdedigen. Zolang de natie vraagt militaire verantwoording te dragen, blijven we ons ter beschikking stellen en zullen we ons gedragen als dienaars van de veiligheid en de vrijheid van de natie.

Or, le danger latent d'une guerre bien que s'estompant dans nos régions au fur et à mesure que passent les années de paix, n'est pas une fiction de l'esprit et si son spectre semble reculer, nous ne le devons qu'à l'existence même des moyens de dissuasion que constituent les armées occidentales. Si le besoin s'en fait sentir, la tâche principale de notre Force Navale consistera à garder ouvertes et sûres les voies d'accès de nos ports. C'est pour quoi, nous nous devons, dès à présent, de suivre de près l'évolution maritime, d'appréhender et de nous assimiler les techniques les plus récentes et les tactiques de la guerre des mines et de la lutte anti-sous-marine.

Burgerzin is niets anders dan verantwoordelijkheidszin van de staatsburger voor zijn plichten jegens de natie.

Met het bijbrengen van de wetenschap van de plaats van de staatsburger in de natie en de plaats van het leger in de natie willen we de ons toevertrouwde recruten van hun verantwoordelijkheden bewust maken.

Als lid en vertegenwoordiger van hun kameraden bij verschillende comités.

Als lid van het informatie- en kontakcomité, comité voor veiligheid en hygiëne, als kamer- klas- of promotiechef worden ze geconfronteerd met het opnemen van verantwoordelijkheden.

Het volstaat niet te berusten in de geborgenheid van het leiderschap. Het komt er werkelijk op aan in dienstbaarheid en met realiteitszin verantwoording te dragen.

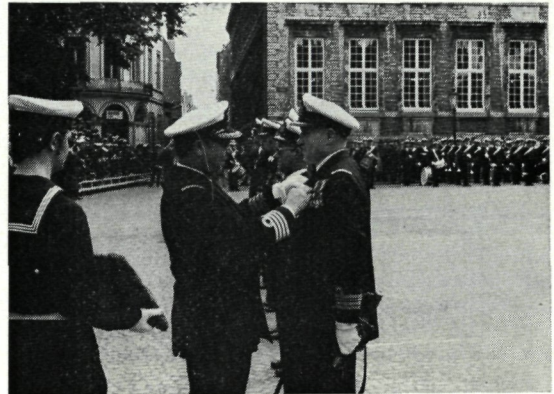
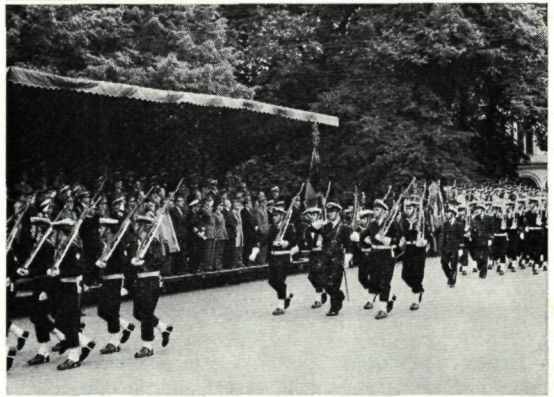
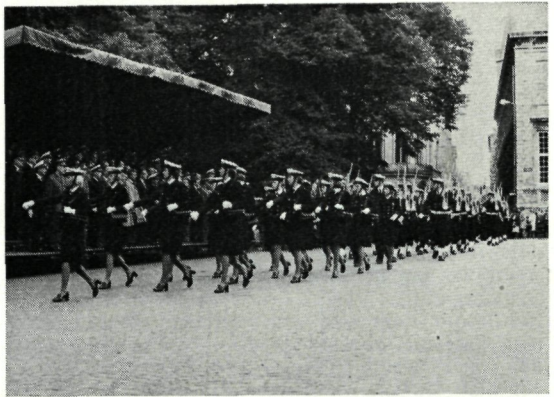
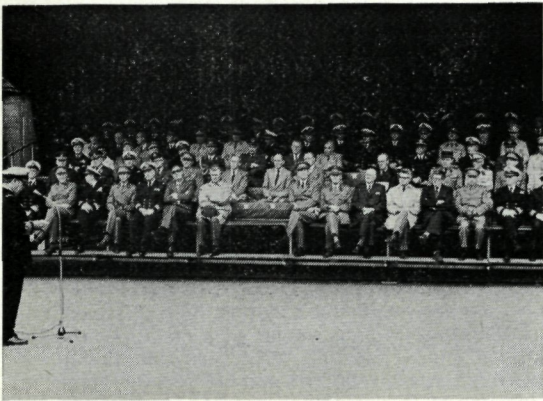
Onder begeleiding kunnen ze zichzelf testen en zich afvragen in welke mate ze karakter en verbeeldingskracht hebben om later verantwoordelijkheid te dragen.

Officiers, sous-officiers et cadres du Groupement Instruction, la tâche de participer à l'éducation civique de notre jeunesse est une des plus belles tâches dont vous ayez à vous acquitter. Je sais combien vous en êtes conscients.

Chaque année, environ 1.400 jeunes gens, hommes et femmes de ce pays choisissent d'accomplir leur service à la Force Navale. Pour la plupart d'entre eux il s'agit d'une première prise de contact avec le milieu maritime. Que par vous, ce contact soit pour eux la source d'un double enrichissement, celui de servir en tant que citoyens dans le respect de la liberté et celui d'être en matérialisant par votre personne la présence de la Marine un instrument de promotion de l'idée que chaque homme est un citoyen du monde.

Ik ben ervan overtuigd dat U als in het verleden uw sterke verantwoordelijkheidszin zult overdragen aan de U toevertrouwde manschappen. De natie zal er baat bij vinden.

DAG ZEEMACHT IN BEELD...



PRIJSUITREIKING

Na de toespraak van Kapitein ter Zee M. Vervynck, werd overgegaan tot de prijsuitreiking aan de verdienstelijke leerlingen van de School voor Kandidaat Onderofficieren.

Behalen de prijs aangeboden door de Staf van de Zeemacht/Sektie Opleiding, de leerlingen die tijdens het afgelopen schooljaar de beste uitslagen behaalden in de militaire en nautische vorming evenals 60 % op de andere vakken.

De 1e matroos BOSTEELS van de sekte kandidaat beroepsonderofficieren.

De 1e matroos LAMBERT van de sekte kandidaat tijdelijke onderofficieren.

Obtiennent le prix offert par la Section Instruction de l'Etat-Major-Général de la Force Navale les élèves qui ont obtenu au long de l'année scolaire le meilleur résultat dans la formation militaire et nautique ainsi que 60 % dans les autres branches.

Le 1er matelot PIFFERT de la section candidats sous-officiers de carrière.

Le 1er matelot DUCHESNES de la section candidats sous-officiers temporaires.

Behalen de prijs aangeboden door de Heer Burgemeester van de Stad Brugge, de leerlingen die tijdens het afgelopen schooljaar de beste kwotering hebben bekomen in eerste taal.

De 1e matroos THOELEN van de sekte kandidaat beroepsonderofficieren.

De 1e matroos DEGRAEVE van de sekte kandidaat tijdelijke onderofficieren.

Obtiennent le prix offert par le Bourgmestre de la ville de Brugge, les élèves qui ont obtenu les meilleurs résultats en première langue.

Le 1er matelot PIFFERT de la section candidats sous-officiers de carrière.

Le 1er matelot TAHAY de la section candidats sous-officiers temporaires.

Behaalt de prijs aangeboden door de Opperaalmoezenier voor het beste resultaat in Godsdienst.

De 1e matroos BOSTEELS van de sekte kandidaat beroepsonderofficieren.

Obtient le prix offert par l'aumônier général pour le meilleur résultat en religion.

Le 1er matelot BASSENS de la section candidats sous-officiers de carrière.

Behaalt de prijs aangeboden door de « Military Assistance Advisory Group BELGIUM-LUXEMBOURG/NAVY Section » de kandidaat beroepsonderofficier, die de beste uitslag in Engels bekomen heeft.

De 1e matroos VAN GHELUWE

Obtient le prix offert par le « Military Assistance Advisory Group BELGIUM-LUXEMBOURG/NAVY Section » le candidat sous-officier de carrière qui a obtenu le meilleur résultat en anglais.

Le 1er matelot WAUTERS

Il obtient le prix offert par l'Association des Officiers de réserve le candidat sous-officier qui a obtenu le meilleur résultat en formation militaire.

Le 1er matelot DUCHESNES

Behaalt de prijs aangeboden door de vereniging van Reserve officieren de kandidaat onderofficier die de beste uitslag behaalt heeft in militaire vorming.

De 1e matroos LAMBERT

Obtiennent le prix offert par l'Association Royale Mutuelle des sous-officiers belges les élèves ayant obtenu les meilleurs points pour leur valeur morale et leur sens civique.

Le 1er matelot WAUTERS de la section candidats sous-officiers de carrière.

Le 1er matelot DUCHESNES de la section candidats sous-officiers temporaires.

Behalen de prijs aangeboden door het Koninklijk Onderling verbond van de Belgische onderofficieren de leerlingen die de beste resultaten voor hun morele kwotering en hun burgerlijke opvoeding hebben bekomen.

De 1e matroos DUMEURICHY van de sekte kandidaat beroepsonderofficieren.

De 1e matroos LAMBERT van de sekte kandidaat tijdelijke onderofficieren.

Behaalt de prijs aangeboden door de Vereniging reserve onderofficieren sekte Antwerpen de kandidaat onderofficier die de beste uitslag behaald heeft in lichamelijke opvoeding en sport.

De 1e matroos VANGHELUWE

EERVOLLE ONDERSCHIEDINGEN

Een aantal personeelsleden mochten tevens een eervolle onderscheiding ontvangen.

Kruis van Officier in de Kroonorde :

Fregatkapitein STRADIOT H.

Militair Kruis van 1e Klas :

Luitenant ter Zee 1e Klas Technicus MEES E.

Kruis van Ridder in de Leopoldsorde :

Eerste Meester Chef OFFERMANS R.

Gouden Palmen in de Kroonorde :

Eerste Meester Chef VERDENNE E.

Gouden Medaille in de Orde van Leopold II :

Eerste Meester LAGAUW M.

Eerste Meester LIBERT J.

Eerste matroos chef VAN DYCKE E.

Tot besluit kunnen we zeggen, dat deze Feestdag van onze Zeemacht op een bijzonder waardige en treffende wijze werd gevierd. Het Centrum voor Marinevorming dient dan ook gelukgewenst met de organisatie van deze dag.

OPEN DEUR EN FANCY FAIR

Het is een traditie geworden de laatste zaterdag van de maand mei een « Open Deur » -dag te organiseren op de Marine Basis Oostende. Traditioneel is eveneens de zon van de partij en inderdaad ook dit jaar werd het een warme dag, waarop talrijke bezoekers de weg naar de Marine Basis vonden. Het meeste succes was bijna vanzelfsprekend bestemd voor de vloot, welke goed vertegenwoordigd was met o.m. de « GODETIA », « DE BROUWER » en enkele MSI van de Squad 218.

De reddingsoperaties uitgevoerd door één van onze helicopters trok natuurlijk heel wat belangstelling.





NAVY 333

Het damescomité van « Navy 333 » maakt ieder jaar van deze open deurdag gebruik om een « Fancy-Fair » in te richten, waarvan de opbrengst integraal gebruikt wordt voor de sociale werking van deze actieve vereniging. De dames hadden opnieuw gezorgd voor een waaier van standen, o.m. een visvangst, werptent, ijsstand, een wijnproefkraam en nog vele andere zaken welke aan het geheel een vrolijke noot gaven. Ook Neptunus was vertegenwoordigd met « het winkeltje ».

Tussen de vele bezoekers mochten wij o.m. de heer Burgemeester J. Piers van Oostende opmerken, terwijl ook Kapitein ter Zee A. Schlim, Commandant van de Groepering Operaties Zeemacht een bezoek aan deze « Open Deur » bracht. Kortom een geslaagde dag en bovendien voor een goed doel.



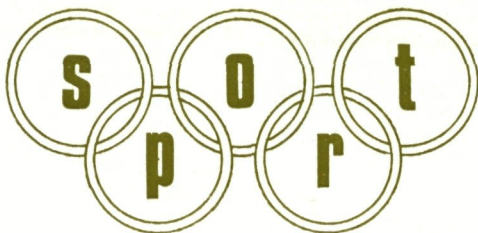
DIPLOMA GOEDE DIENST

Tijdens een ontvangst in het bureau van Fregatkapitein SBH. Marin, overhandigde deze laatste het Diploma van Goede Dienst aan enkele verdienstelijke miliciens.



ROYALE GIFT

Ter gelegenheid van een intieme receptie overhandigde 1M1. Van Parijs, namens de barcommissie een check van 10.000 F aan dhr. Caestecker, Directeur van het Koninklijk werk IBIS.



2e NATIONAAL KRITERIUM ZEEMACHT PISTOOLSCHIETEN

De Sportschuttersploeg Zeemacht met als Ere-Voorzitter Commodore J. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht, en als voorzitter FKP. SBH Marin P., organiseerde haar tweede Nationaal Kriterium Zeemacht Pistoolschieten op 27, 29 en 30 mei.

Dit criterium kende een enorm sukses, daar niet minder dan 274 sportschutters die 26 schuttersverenigingen vertegenwoordigen uit alle hoeken van het land, met hun familie naar Oostende kwamen om te wedijveren in de hoop één der prachtige prijzen te winnen, waaronder de beker geschonken door Commodore Van Dyck.

Vooraleer over te gaan tot de prijsuitreiking, welke met meer dan een uur vertraging aanving, werd

door sekretaris Mr Coutereel R. een korte hulde gebracht aan uittredend voorzitter KVK Segart voor zijn volledige inzet en toewijding voor de sportschutters en de ploeg Zeemacht welke hij gedurende drie jaren heeft geleid.

In naam van de sportschutters Zeemacht werd hem dan ook een prachtige trofee overhandigd door de clubsekreteraris.

De prijsuitreiking van de ereprijzen en de prijs Commodore J. Van Dyck werd waargenomen door voorzitter FKP. SBH Marin P. en het was voor de heer Vanbrijsom van de club Cody Ghent een ware verrassing de zeer mooie beker in ontvangst te mogen nemen voor de resultaten behaald met beide kalibers met een totaal van 369/400.

Voor het kaliber sportpistool was de grote uitblinker de heer Wera Claude van de club St-Barbe uit



De Heer Vanbrijsom van de club Cody Ghent ontvangt uit de handen van voorzitter FKP. SBH Marin de beker van de Commode Van Dyck.

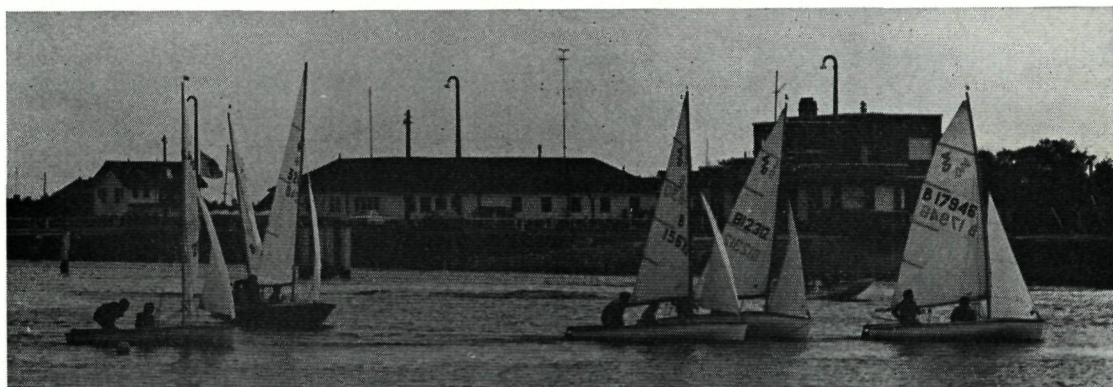
Luik met een mooie 195/200 score en voor het zwaar kaliber mocht de heer Stepman D. van de club GPK Brugge, die in laatste instantie voor zijn club is aangetreden, de eerste plaats in de wacht slepen met eveneens een 195/200 score, waaronder zijn eerste reeks een prachtige 100/100. Tevens brachten zijn resultaten zijn club van de derde naar de eerste plaats in het ploegenklassement voor dit kaliber.

De ploegenklassering voor de drie eerste plaatsen werden respectievelijk behaald door St-Barbe Luik, KSC Koekelberg en Zeemacht voor het sportpistool en voor het zwaar kaliber waren het GPK Brugge, Politie Oostende en de Zeemachtploeg die zich hebben geplaatst.

De inrichters mogen terecht fier zijn op het wel-slagen van dit Kriterium.



STROOMBANK 1976



Interkorsen Watersportkompetitie van 14 tot 18 juni

De wisselbeker Commodore VAN DYCK, waarbij de korpsen jaarlijks hun krachten meten in de roeien zeidwedstrijden, werd dit jaar met spanning tegemoet gezien. Immers, door de goede zorgen van COMLOGNAV konden de walvissloepen zich met gelijke wapens meten. Met name de nieuwe DRA-LON-zeilen en riemen van formaat.

De onmiddellijke uitslag was een verschuiving van het wedstrijdevenwicht en een verbeterde strijd in de reeksen van de walvissloepen.

De Logistiek wint nipt het roeien met 10 seconden en moet dit jaar de suprematie laten voor de coming-ploeg van Nieuwpoort/Nautische School in de zeilwedstrijden.

Deze hadden hun beloop tussen de West-Stroombankboei, de Nieuwpoortbank en de visboei. Gebrek aan training en regeling van het tuig was een stevige handicap voor sommige deelnemers, die ondanks alle inspanningen moesten zwichten voor de overmacht. De Zeebrugse ploeg liet hierbij een zeer goede indruk en kan wel als favoriet gesteld worden voor de volgende Stroombank-race.

De klassieke Caravelle-reeksen gingen dit jaar verdienstelijk naar de Logistieke Groepering. Het meest opvallende in deze reeksen is de regelmatigheid en sterk verbeterde uitslag van NAVCOM Oostende.

Met de 420-klasse en de overwinning van het Opleidingscentrum blijkt dat je de vis niet mag verkopen vóór hij gevangen is.

Deze sportieve watersportontmoeting werd besloten met de overhandiging van de wisselbeker Commodore Van Dyck door KTZ De Schutter aan de winnaars van COMLOGNAV, gevolgd door een gezellige en opbouwende samenzijn in de Onder-officierenmess te Nieuwpoort.

Uitslagen

- Roeien walvissloep: 1ste COMLOGNAV
- Zeilen walvissloep: 1ste Nieuwpoort/Nautische School
- Zeilen 420: 1ste Opleidingscentrum/Marpers
- Zeilen Caravelle: 1ste COMLOGNAV
- Interkorsen rangschikking:
 - COMLOGNAV (derde opeenvolgende overwinning)
 - NIEUWPOORT/Nautische School

3. NAVCOM Oostende
4. Opleidingscentrum/Marpers
5. NAVCOM Zeebrugge
6. Comflot 22 zeeschepen



ZEILWEDSTRIJD STROOMBANK WISSELBEKER COMMODORE VAN DYCK

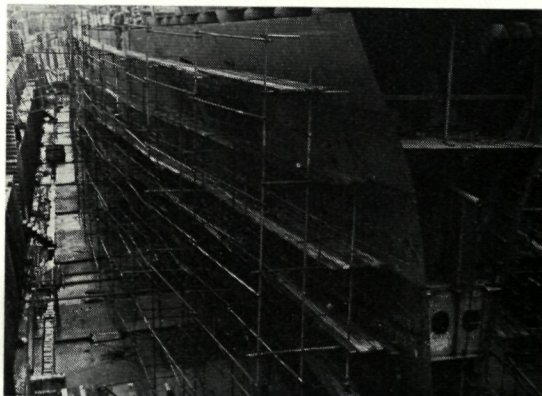
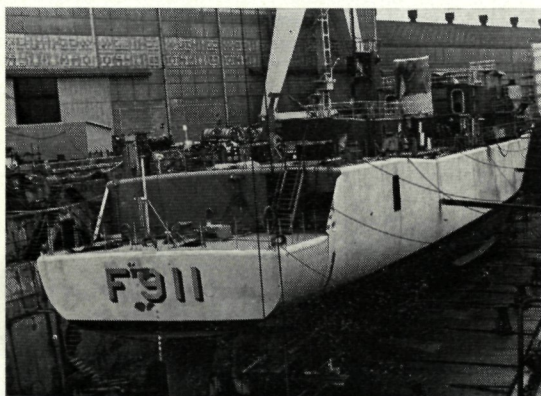
Voor de derde opeenvolgende maal won de Logistieke Groepering van de Zeemacht de wisselbeker Commodore Van Dyck. Ingevolge deze overwinning wordt de beker definitief toegekend aan COMLOG-NAV.

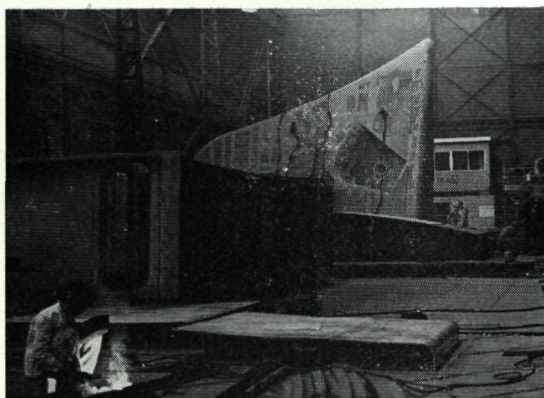
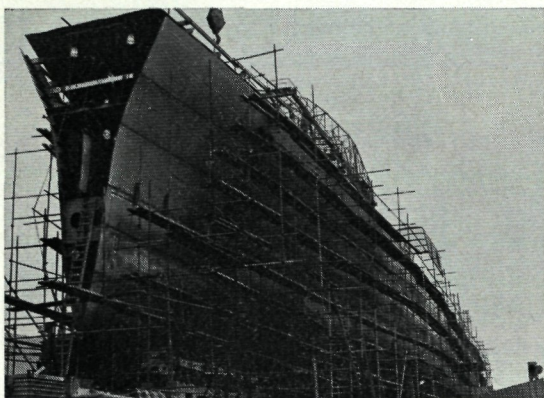
Om dit resultaat te bekomen was het een zware strijd gedurende drie opeenvolgende jaren. Vooral dit jaar was hard te verwerken want de mededingers waren goed getraind en met veel nieuw materieel uitgerust. Niettemin was het een sportieve strijd, de resultaten van de plaatsing van de diverse korpsen is er een bewijs van.

Op de foto hebben we KTZ VAN SCHOONBEEK, Commandant van de Logistieke Groepering omringd door de leden van roei- en zeilploeg en enkele personeelsleden van de groepering die medewerkten aan het behalen van de overwinning (nl. van rechts naar links: 1MP BAES, 1MC VANGHELEWE, MAT DAMAR SCHRAM, MAT MIL LIEVENS, KTZ VAN SCHOONBEEK, MAT MIL DEWAELE, MTR ROELS, 1LZ (D) LEERMAN, MVD SYBOUT, 1MC RUIJS, 1MC LASCHET, MVD DANNEELS, MVD OLDERS).

Marinefotograaf 1MC R. De Meersman is onlangs even poolshoogte - of moeten we schrijven « foto-hoogte » - gaan nemen op de scheepswerven te Temse en te Hoboken. De F910 « WIELINGEN » en

F911 « WESTDIEP » zijn in een stadium van eindafwerking, maar ook de twee andere fregatten nemen stilaan vorm aan.





RUE LAMBERMONT STRAAT

EUROGROUPE

L'Eurogroupe (1) a tenu sa réunion ministérielle ordinaire de printemps à Bruxelles le 9 juin 1976 sous la Présidence de M. Paul Vanden Boeynants, Ministre de la Défense Nationale de Belgique.

Devant l'accroissement de la puissance militaire du Pacte de Varsovie sur terre, sur mer et dans les airs, les Ministres sont convenus de l'importance que présentent le maintien du potentiel de dissuasion et de défense de l'Europe OTAN et, à cette fin, la meilleure utilisation des ressources que les pays membres consacrent à la défense pour le maintien de la paix dans la liberté.

Les Ministres ont examiné les rapports des divers sous-groupes (2) de l'Eurogroupe sur les progrès réalisés par chacun d'eux dans la promotion de la coopération pratique au plan européen. Sur la base de propositions de leur Président, les Ministres ont accordé une attention particulière aux domaines qui semblent offrir actuellement les plus larges possibilités d'arriver à des résultats concrets par un engagement direct de leur part ; ils ont saisi cette occasion pour discuter directement de ces questions avec certains des Présidents des sous-groupes intéressés.

A l'issue de ces discussions, les Ministres se sont mis d'accord sur des lignes d'action spécifiques dans certains domaines. Ainsi :

a. — Ils ont discuté de la relation entre la position commune de l'Eurogroupe sur des systèmes communs de télécommunications tactiques de zone et le travail en cours au sein de l'Alliance sur l'amélioration de l'interopérabilité dans ce même domaine. Ils ont réaffirmé leur décision de mettre en

service dès que cela sera possible des matériels qui soient entièrement conformes à des paramètres tactiques et techniques communs détaillés. Ils sont convenus que le moyen le plus indiqué pour arriver au plus haut niveau d'interopérabilité était d'adopter une approche graduelle.

b. — Les Ministres ont été d'accord pour estimer qu'il existe de larges possibilités de promouvoir la coopération dans le domaine des services de santé militaires. Ils ont en conséquence demandé à EUROMED d'activer son étude sur les possibilités d'établir un service de santé commun pour l'Europe, compte tenu des particularités régionales, et de leur soumettre un rapport complet à leur prochaine réunion.

c. — Les Ministres sont convenus qu'il était possible de créer des installations d'entraînement en commun pour les pilotes d'avions à réaction, les servants d'obusiers automoteurs et les patrouilles de reconnaissance en profondeur et ont demandé que des études détaillées soient entreprises immédiatement sur les possibilités de réalisation, le coût et le financement de telles installations. Ils ont également chargé EUROTRAINING de poursuivre la recherche, avec les autorités appropriées, des possibilités de créer en Europe une école de tir aérien de chasse et un champ de tir aérien qui seraient ouverts à tous les membres de l'Alliance.

d. — Les Ministres ont décidé d'examiner de concert dans le cadre de l'Eurogroupe les différences entre les structures de forces de leur pays. Ils ont donc chargé EUROSTRUCTURE d'effectuer des études comparatives et de soumettre ses conclusions à leur examen à la fin de cette année. Ces études

incluront les différentes organisations des corps d'armée et de leurs commandements subordonnés. Les Ministres ont aussi reçu de nouveaux rapports d'EUROLONGTERM sur l'élaboration de concepts tactiques communs et sur la traduction de ces concepts en spécifications détaillées en matière d'équipement. Ils sont convenus que les travaux d'EUROLONGTERM devraient être étendus à de nouveaux domaines, dont celui des opérations aériennes et ont confirmé que, lorsque cela est possible, ces travaux devraient être élargis de manière à fournir une base d'acquisition de matériel en commun.

Les Ministres sont convenus qu'il était très important d'accroître de façon très sensible en étendue et en profondeur le soutien logistique ultérieur des matériels de défense mis en service dans les forces de deux ou plusieurs pays de l'Eurogroupe. En conséquence, et pour faire suite aux principes de la coopération en matière de logistique qu'ils avaient signés l'année dernière, ils ont approuvé un ensemble de directives concernant la collaboration en matière de logistique pour les futurs systèmes d'armes et matériels.

Les Ministres ont examiné les progrès accomplis actuellement au sein d'EURONAD et dans d'autres enceintes en vue de promouvoir la standardisation et l'interopérabilité des matériels de défense entre les membres de l'Alliance. Ils sont convenus qu'il était très important de poursuivre activement dans cette voie sur une base coordonnée. Ils se sont félicités des progrès réalisés par le Groupe de programme européen.

Les Ministres ont enfin procédé à un échange de vues sur un certain nombre de problèmes de défense d'intérêt commun. Ils sont tombés d'accord pour estimer qu'il importait de veiller à ce que l'opinion publique de leur pays soit pleinement consciente de la nécessité de maintenir une défense forte comme corollaire de la recherche par l'Ouest d'une véritable détente. A cette fin, ils ont réaffirmé leur attachement aux activités de l'Eurogroupe et à l'action que celui-ci mène en faveur de la cohésion entre pays européens dans le cadre de l'Alliance.

(1) Belgique, Danemark, Allemagne, Grèce, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Turquie, Royaume-Uni.

(2) EUROCOM: Télécommunications du champ de bataille.

EUROLOG: Coopération en matière de logistique.

EUROLONGTERM: Planification à long terme.

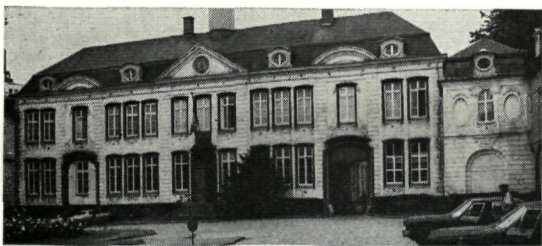
EUROMED: Services de santé.

EURONAD: Collaboratoir en matière d'équipements.

EUROSTRUCTURE: Structure des forces.

EUROTRAINING: Entraînement en coopération.

MILITAIR GEOGRAFISCH INSTITUUT WORDT «NATIONAAL»



Tijdens een persconferentie in de mooie Abdij van Ter Kameren, lichtte Defensieminister P. Vanden Boeynants, een en ander toe over de verandering van statuut van het Militair Geografisch Instituut.

ZIJN ONTSTAAN

Het Militair Geografisch Instituut werd opgericht door een besluit van de voorlopige Regering van 26 januari 1831.

Onmiddellijk na onze onafhankelijkheid had ons jong Belgisch leger een aanzienlijke behoefte aan topografische kaarten.

De afhankelijkheid van het leger was een algemene regel die in dit tijdperk toegepast werd in alle landen, vooral omdat de aard zelf van de opdrachten van deze instellingen specialisten (officiers-ingenieurs) vereiste die alleen in het leger te vinden waren.

Om deze redenen werd het Instituut vele jaren als een militaire instelling gekwalificeerd.

ZIJN OPDRACHT

Het Instituut spendeert 83 % van zijn activiteiten aan het opmaken, het herzien en het bijwerken van de «basiskaart van het nationaal grondgebied». Deze kaart is de topografische som van alle meetbare kenmerken van de aardbodem en van alle natuurlijke of geconstrueerde elementen.

Het is dus terzelfdertijd een wetenschappelijk werk met hoge technische waarde en het is tevens een werk van nationale souvereiniteit en van openbaar nut.

Een Instituut in dienst van de Natie

Volgens de opvatting van heel wat mensen is de «basiskaart van het nationale grondgebied» vóór alles een «militair» document.

Het gaat hier om een verkeerde opvatting. De kaart is noch militair noch burgerlijk: zij is topografisch.

Deze topografische functie komt overigens op de eerste plaats voor de meerderheid van de gebruikers, of het nu gaat om strijdkrachten, openbare werken, transport, ruimtelijke ordening of milieustudie.

Voorrang aan het leger

Omwille van zijn oorspronkelijke taak en zijn statuut wordt «absolute voorrang» gegeven aan de Strijdkrachten die de bevoorrechte cliënten blijven van de basiskaart en de hiervan afgeleide kaarten. Het past om hier ook nog aan toe te voegen dat, in verband met de schalen en de afmetingen van de bladen, er rekening werd gehouden met de akkoorden die België heeft onderschreven in Nato-verband.

Daaruit vloeit voort dat de nationale topografische kaarten beantwoorden aan de richtlijnen opgelegd door Landsverdediging. Het is onder deze vorm

dat zij werden uitgegeven in het belang van alle Staatsburgers.

Groeiende rol van het Instituut op het burgerlijk vlak

De verscheidenheid van de taken die aan het MGI worden toevertrouwd en de zorg om doeltreffendheid bij het uitwerken maken het tot een onmisbaar werktuig.

Dit brengt mee dat het Instituut, sinds vele jaren, meer en meer geraadpleegd wordt om taken te vervullen die even belangrijk als verscheiden zijn in het belang van administraties en burgerlijke organismen.

Zijn technieken laten namelijk toe de grenzen op te meten in samenwerking met het kadaster, de geodesie van het nationaal grondgebied vast te leggen, astronomische en geodetische werken voor de inplanting van geomagnetische- en radio-telescopische installaties, televisierelais, enz... uit te voeren.

Buiten deze specifieke opdrachten vervult het Instituut nog andere taken van openbaar en economisch belang die betrekking hebben op de nationale infrastructuur (wegen, waterwegen, spoorwegen, telegrafie en telefonie, luchtwegen).

Het Instituut heeft een internationale vermaardheid

De kwaliteit van zijn specialisten en zijn technieken heeft aan het MGI zulke vermaardheid gegeven dat België kontrakten heeft afgesloten met meerdere internationale organisaties zoals de UNO (UNESCO), NAVO, EEG (EURATOM) enz.

Zo draagt het Instituut bij tot de realisatie van :

- een eengemaakt Europees geodetisch net
- een eengemaakt Europees waterpassingsnet
- een Europees gravimetrisch net.

ZIJN STATUUT

Omdat de belangrijkheid van zijn prestaties duidelijk meer en meer het specifiek militaire terrein verliet, en omwille van de verregaande specialisatie van zijn werk, verkreeg het Instituut het statuut van wetenschappelijke instelling door een Regentsbesluit van 5 maart 1947 en door een Koninklijk Besluit van 28 september 1967. De ervaring heeft duidelijk gemaakt dat de kwalifikatie « wetenschappelijk » minder geschikt was voor een Instituut dat zich vooral bezighoudt met het opmaken en het bijwerken van de topografische basiskaart en samenhangende werkzaamheden. Wat het Instituut de laatste jaren meer en meer is gaan typen, is zijn hoogstaande technische opdracht ten gunste van een brede waaier van openbare diensten en zelfs van het private belang (de belangrijkheid van de activiteiten van het Instituut werd voldoende bewezen, bijvoorbeeld voor het traject van wegen en andere verbindingsnetten, telecommunicatie: men kan hier nog het vastleggen van grenzen, van nationale en administratieve limieten en vele andere toepassingen aan toevoegen).

Vandaar legt de logica zelf ons op om het Instituut los te maken van het Ministerie van Landsverdediging en het een autonomie te geven die een commerciële exploitatie mogelijk zal maken, evenals een tussenkomst in de werkingskosten vanwege de andere belanghebbende Ministeries.

Om deze redenen heeft de wetgever aan het Instituut het statuut verleend van organisme van openbaar nut van categorie B, dit wil zeggen met een grote beheersautonomie maar altijd ressorterend onder het centraal gezag dat in dit geval het Ministerie van Landsverdediging is omwille van de prioriteit die aan militaire opdrachten moet gegeven worden.

Het is niet zonder belang om hier even te wijzen op de zeer gunstige bijval die dit initiatief heeft genoten in de beide Kamers, en dat de wet werd gestemd met unanimité zowel in de Senaat als in de Kamer. De wet dateert van 8 juni 1976 en werd gepubliceerd in het Staatsblad van 19 juni jongstleden, wat meebrengt dat deze van kracht werd op 29 juni jl.

BEZOEK

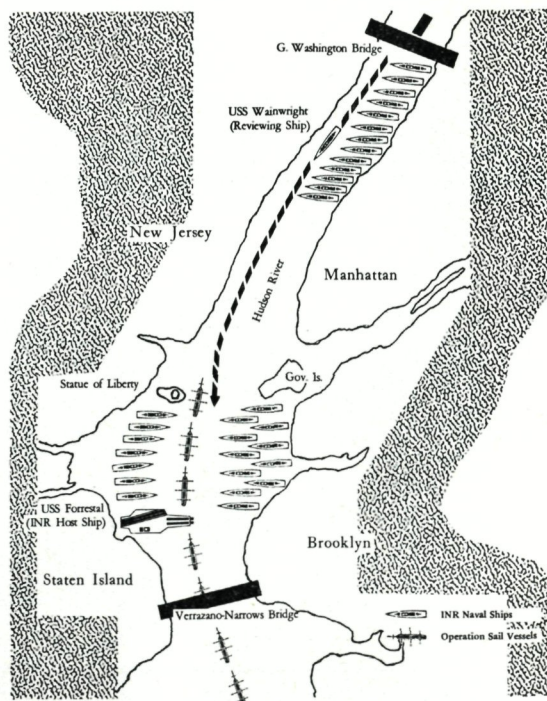
Na de persconferentie werden de aanwezige journalisten in het Instituut rondgeleid, door de directeur-generaal, en konden zich vergewissen van de complexe, maar tevens zeer efficiënte manier van werken.

Misschien een tip aan de verkoopdirectie, nu men de zaak tot op commerciële leest gaat schoeien, waarom geen heruitgave van de prachtige kaarten van Blaux.



INTERNATIONAL NAVAL REVIEW

Ter gelegenheid van het 200-jarig bestaan van de Verenigde Staten van Amerika, heeft op 4 juli jl., te New-York de International Naval Review plaats gehad, waar onder onze « ZENOBE GRAMME » heeft aan deelgenomen.



Deze vlootschouw werd voor de eerste maal gehouden te New-York in april 1893 om de 400ste verjaardag te herdenken van de ontdekking van Amerika door Columbus, negen verschillende landen namen toen deel aan deze vlootparade.

Er werden nog dergelijke maritieme manifestaties op touw gezet in 1907 in Virginia, tenslotte in 1957 opnieuw in Virginia.

Deze « International Naval Review » betekent meer voor ons dan men vermoed. Inderdaad, België is zeer nauw betrokken bij de stichting van New-York. Misschien even herinneren dat de Vlaming Willem Usselinx, de stichter was van de West Indische Compagnie, welke de eerste imigranten naar Manhattan bracht. Manhattan kreeg tenandere van de Staten Generaal een zegel met opschrift « Sigilium Novi Belgii » waarvan we de afbeelding afdrukken. Over deze Belgische « settlers », komen we nog eens terug in een volgende Neptunus.



Sigilium novi Belgii

CONGRES DE LA MER

La mer et les questions s'y rapportant, ont toujours été choses irréversibles et, leur fonction transcendente dans la vie des peuples est évidente. Seulement, les problèmes maritimes sont à

peine considérés, c'est pourquoi ils font partout l'objet d'une sérieuse préoccupation pour tous ceux qui connaissent leur importance dans la vie des nations.

Les politiques maritimes inadéquates et la quasi totale ignorance des gens éloignés des problèmes maritimes, sont, entre autres, à l'origine de la déconsidération de ceux-ci.

Il n'est donc pas nécessaire de souligner la permanente capacité de convocation que la mer a dans le monde entier. Voilà pourquoi, basés sur les points de coïncidence, sur la similitude des causes et critères, nous convoquons ce Congrès, nous faisant ainsi l'interprète d'une certaine tendance qui se manifeste et que nous considérons comme urgente, pour nous rapprocher directement d'une plus stricte compréhension et d'une plus profonde connaissance d'un sujet qui nous est commun, sans autre fin que de fortifier et de donner une potence maximale à l'esprit maritime et de promouvoir la constitution d'une fédération Mondiale de Ligues Navales avec un large point de vue et une volonté de coopération dans l'étude des thèmes se rapportant à la mer et ce qui en dépend. Le tout sans ingérences contraires à la dignité et l'honneur de chaque Nation, ni restriction de ses libertés.

ASSISTANCES ET ORGANISATION

Toute personne qui représente une Ligue Navale ou quelconque institution analogue, et qui sera accrédité de la sorte sur le bulletin d'inscription, et tous ceux qui seraient intéressés à participer aussi bien en tant qu'observateur que pour y apporter des idées utiles ou des suggestions et initiatives positives aux fins du Congrès, pourront y assister.

LIEU ET DATE

Le Congrès se tiendra à la cité de Barcelone et sa célébration a été fixée du 4 au 7 novembre, inclus, de l'année en cours.

Pour concrétiser l'assistance audit Congrès, les conditions reprises dans le programme mentionné devront être accomplies.



INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN - OFFICIERS DE RESERVE

ACTIVITES NATIONALES - NATIONALE AKTIVITEITEN

Oostende 29 mai 1976

XVIIIème Congrès des O.R. FN/ZM

79 O.R., et une quinzaine de camarades alliés, 124 participants au déjeuner officiel et 227 à la soirée «West-Vlaanderen» prouvent, éloquentement, le succès remporté par l'organisation du CPC(R) Henri P. Rogie, Président du RO-ZM/W.VL.

Le généreux appui offert par l'EMG FN-ZM, le Commandement Maritime d'Oostende et le Bourgmestre de la Cité d'Ensor, ainsi que la collaboration du réputé Squad RES/MSI 218.2, commandé par le dynamique CPF(R) Roger Planchar, devaient concourir à une brillante réussite du XVIIIème Congrès des O.R. FN-ZM 1976.

La participation de délégations étrangères fut hautement appréciée.

La France était représentée par le Capitaine de Corvette (R) Dyevre (ACORAM) et le Chef de Bataillon (R) Jean Caenen (UNOR/Dunkerque).

Ce dernier, redoutable «sniper» au cours des compétitions inter-alliées annuelles de tir, organisées par le RO-ZM/W.VL., à Oostende!

La Grande-Bretagne l'était en la personne du Lieutenant-Commander Christie (RNR) qui, moustaches et barbe en bataille, se définissait de la «Scottish Navy» et les Pays-Bas, par l'optimiste Luitenant-ter-Zee (R) Scheffers (Kon. Marine).

Quant à la République Fédérale Allemande, une section forte de 11 Officiers, conduite par le Korvettenkapitän d.R. Erwin Arnold, Président de l'AKRO-Marine Frankfurt a/M, accompagné par le Fregattenkapitän d.R. Karl H. Aufermann, Past-Président, participait conjointement à la visite de réciprocité «Oostende-I», sur invitation du RO-ZM/W.VL. (27-30 mai 76).

L'ANOSR/NVRHO était dignement représentée par le LtCol(R) Daniel Vandeveld.

* * *

Les Congressistes, ponctuels au rendez-vous, se présentent à la Base Navale d'Oostende qui bat le grand pavois. Ils y sont accueillis par le CPC(R) H.P. Rogie.

Les O.R. FN-ZM et les chefs de délégations sont répartis à bord des trois MSI du Squad 218.2 («SERAING» (Comsquad), «HUY», «LOKEREN»), tandis que les autres Reservistes gagnent le MSC «SPA». Les Dames rejoignent le «FRANLIS», affrété spécialement à l'occasion du Congrès.

Au total : 108 embarquements !...

Une brume estivale limite quelque peu la visibilité, mais ne gêne aucunement les évolutions des navires. L'efficacité et le degré de «readiness» des équipages de réserve sont fort remarquables...

A l'issue du voyage en mer, les participants se retrouvent à la réception organisée à bord du «GODE-TIA».

Au cours du déjeuner, partagé au Mess-Officiers de la Caserne Bootsman Jonsen, le CPF(R) R. Planchar, Président-National, prononce l'allocution quadrilingue traditionnelle, donne lecture du télégramme adressé à S.M. le Roi et porte le toast d'hommage au Souverain.

Le KortKapt d.R. E. Arnold, répondant au nom de l'équipe allemande, met en exergue l'atmosphère d'amitié sincère qu'il ressent à Oostende et offre une «cloche-de-bord» au CPC(R) H.P. Rogie. Succédant au CPC(R) Dyevre, représentant l'Amiral, le LtCdr (R) Christie annonce, très britannique-ment : «I will speak after the «Deutsch» and before the Dutch !»... Toujours souriant, le LTZ (R)

Scheffers clôtüre les interventions.

L'après-midi est réservée à la visite de Brugge, sauf pour les O.R. FN-ZM, convoqués à la session de l'Assemblée Générale Annuelle.

Un remarquable exposé du CPF J-C Liénart, donne un aperçu très net des perspectives ouvertes à la Force Navale/Zee-macht et détaille, entre autres, la structure des nouveaux « Chasseurs de Mines » du programme 1980, unités sophistiquées prometteuses d'un rendement et d'une efficacité opérationnelle de premier plan.

Ouvrant la phase statutaire, le CPF(R) R. Planchar récapitule les réalisations et bilan de l'année écoulée, présente les prévisions du prochain cycle, analyse l'aspect des pourparlers en cours avec le MDN et l'EMG FN/ZM et fait part des intentions de l'Association, vis-à-vis de l'UNOR/NVRO. La proposition d'une motion destinée au Chef d'Etat-Major Général de la FN-ZM est approuvée à l'unanimité. Après le rapport des Chefs de Branche, l'élection des nouveaux administrateurs 1976-1978 termine la séance académique.

Le Bourgestre d'Oostende accueille, ensuite, tous les Congressistes regroupés, en la grande salle de l'Hôte de Ville. S'adressant, en leur langue, aux délégations nationales et étrangères, il offre à leur leaders un souvenir typiquement ostendais. Le vin d'Honneur est servi.

De retour au Mess-Officiers, O.R. et invités sont conviés au « ponge », offert par la section west-flandrienne, puis au « rijsttafel indonésien » qui se terminera par un bal aux Chandelles très animé !

Bravo à tous les organisateurs et collaborateurs de cette magnifique journée !

J.L.A. LUDWIG CPF(R)

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT HOUDEN CONGRES TE OOSTENDE

Marinebasis Oostende, zaterdag 29 mei. Van heinde en ver dagen zeemachtofficieren op bij Navcom/Ost en weldra zijn ze aan boord van de drie MSI van Div 218.2 ingescheept. Hiermede is dan ook het XVIIIde jaarlijks kongres der reserveofficiëren van de Belgische Zeemacht gestart. Ook de dames van onze marinereservisten staan klaar voor de zeetrip aan boord van een begeleidend schip. Tien uur alfa en daar worden de trossen losgegooid. Smaldeelkommandant, bevelvoerende officieren en voltallige bemanning behoren tot het reservekader van de Zeemacht. De Div 218.2 is sedert 6 jaar operationeel.

Twaalf uur alfa. Burgerlijke en militaire autoriteiten, vertegenwoordigers van marineverenigingen uit Frankrijk, Nederland, Engeland en de D.B.R., kongressisten en hun dames zijn te gast aan boord van de A960 « GODETIA » voor een grootse receptie. Vrij spoedig wordt het lunchtijd en in de salons van de Bootsman Jonsen-kazerne vinden personaliteiten en kongressisten elkaar terug. Tafelrede door voorzitter CPF(R) R. Planchar, heildronk aan Zijne Majesteit de Koning en bedankingswoorden van de afgevaardigden der buitenlandse marinedelegaties.

Na de lunch vertrekken de dames en de eregenodigden naar Brugge voor een geleid bezoek aldaar, terwijl de officieren de traditionele info- en kongresvergaderingen bijwonen. Fregatkapitein Liénart, van de Staf/ZM, geeft een lezing over de nieuwe ontwikkelingen inzake de mijnbestrijding ter zee en over het programma ter hernieuwing

van de mijnenbestrijdingsvloot. Daarna volgt de statutaire vergadering met het verslag van de voorprestaties en o.a.

- Het bemannen sedert 6 jaar van een Reserve Smaldeel van 3 mijnenvegers.
- Het leveren van verbindingsofficieren aan vreemde schepen op bezoek in Belgische havens.
- En de nog onlangs gestichte cursus-cyclus voor NCS-officiëren.

Op het provinciaal gebied bieden de lokale afdelingen andere activiteiten aan de leden, zoals voordrachten, filmavonden, schietoefeningen, enz...

Een motie wordt daarna ter stemming gebracht en zeven nieuwe beheerders verkozen, waarna alle deelnemers aan het kongres elkaar in het Oostendse stadhuis terugvinden voor een receptie hun aangeboden door de heer Burgemeester J. Piers. Twintig uur alfa. De Westvlaamse afdeling van de vereniging der RO-ZM, inrichter van het kongres, biedt op haar beurt een receptie aan in de Bootsman Jonsenkazerne, dit als opening van de grote soiree met Indonesische rijsttafel en bal bij kaarslicht.

Met het inrichten van dit XVIIIde kongres werd andermaal bewezen hoe belangrijk de rol is, die de kringen van reserveofficiëren is toegewezen in de relaties tussen leger en natie. Uiteraard werd op dit groot samentreffen meer bepaald de nadruk gelegd op de goede verstandhouding tussen Zeemacht en natie. In dit opzet zijn de inrichters van het kongres dan ook met veel brio geslaagd.

NATIONAAL KONGRES DER RO-ZM

Enkele statistieken

Aantal inschepingen a/b « SPA » en Div 218.2 : 108 RO en dames.

Deelnemers aan de lunch : 124 RO en personaliteiten.

Algemene ledenvergadering : circa 60 RO-ZM.

Soiree West-Vlaanderen : 227 deelnemers.

Deelnemende 2VZ en VTZ aan het kongres : 20.

Zowel voor wat betreft de inschepingen als voor de deelneming aan de lunch mocht dit XVIIIde nationaal kongres een rekordopkomst boeken. Ook de soiree « West-Vlaanderen » noteerde een rekordcijfer met liefst 227 deelnemende RO-ZM en sympathizanten. In alle opzichten mag dit groot jaarlijks samentreffen als een volslagen sukses beschouwd worden.

PERSONALITEITEN AANWEZIG OP HET XVIIIde KONGRES

Langs deze weg bedanken wij andermaal de personaliteiten die ons kongres van Oostende bijwoonden en hierdoor bijdroegen tot de luister en het sukses die het mocht oogsten. Hierbij vermelden wij :

Korvetkapitein en Mevrouw Dyèvre, Acoram-Paris.

Korvetkapitein E. Arnold, Akro-Marine D.B.R.

Lt-Commander Christie, Royal Navy Reserve.

LTZ-KMR en Mevrouw Scheffers, AVNRO-Nederland.

Chef de Bataillon Caenen, UNOR-Dunkerque.

Lt-Kol D. Vandevelde, NVHRO/ANOSR-België.

De officieren van het aktief kader van de Zeemacht die zo vriendelijk waren op onze uitnodiging in te gaan, betrekken wij ook bij onze dankbetuigingen. Het zijn :

CPV A. Schlim, Comopsnav.

FKP Devillers, Navcomant.

CPF Liénart, voordrachtgever.

Onder de past-presidenten herkenden wij CPF(R) Deseck, FKP(R) Devleeschauwer en CPF(R) Béchet. Hun weerzien onder ons was bijzonder verheugend en ook zij worden van harte bedankt voor hun aanwezigheid.

Last but not least, gaat onze dank naar Burge-meester en Mevrouw J. Piers, die op de receptie a/b van de « GODETIA » alsook op de kongres-lunch aanwezig waren. Alle aanwezigen voelden zich zeer vereerd met de blijken van interesse die zij voor ons kongres hadden. Op hun beurt mochten zij ons 's avonds op het Oostendse stadhuis verwelkomen op de receptie aangeboden door het stadsbestuur.

Ook alle zeemachtautoriteiten die hun medewerking verleenden voor het welslagen van onze grote jaarlijkse bijeenkomst willen wij andermaal oprecht bedanken. Het is immers dank zij het terbeschikkingstellen van de nodige infrastructuur te Oostende dat wij ons kongres zo'n grote diversiteit aan activiteiten konden bezorgen. Een bijzonder dankwoord richten wij dan ook aan Commandeur J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht, de Sektieoversten en het personeel van ZSI/IRP en ZS3-OPS, CPV A. Schlim, Commandant van de Groepering Operaties, ILV Carlier en het personeel van Cenpers, CPF Marin, Kommandant van de Marinebasis-Oostende alsmede KVK Stroobant, bevelhebber van de A960 « GODETIA ». Een puike presentatie verrichtten ongetwijfeld de beheerder en het personeel van de officiersmess van de Bootsman Jonsenkazerne.

JAARLIJKSE ALGEMENE LEDENVERGADERING GEHOUDEN TE OOSTENDE OP 29 MEI LAATST- LEDEN IN HET RAAM VAN ONS XVIIIde KONGRES

Aanwezigen

Circa 60 RO-ZM waaronder 44 effectieve leden.

DAGORDE

1. Verslag van de Voorzitter

Aktiviteiten gew. afdelingen en Div 218.2 tijdens afgelopen dienstjaar. Beleid, knelpunten, toekomstperspektieven en eisenprogramma van onze vereniging.

2. Verslag van de Penningmeester

Bilan per 23-5-76 : 4.032 B.F. boni.

3. Ontlasting door kaskommissaris

KVK(R) Van Laer. Goedgekeurd.

4. Aanstelling kaskommissaris 1977

Wordt KVK(R) Arthur Dhont.

5. Vaststelling bijdrage effectieve leden 1977

Wordt 2VZ + VTZ : 150 fr.; LTZ + ILZ : 300fr.; KVK + FKP : 400 fr.

6. Wijziging van de statuten

Tekst in bijlage algemeen goedgekeurd.

7. Kongresmotie

Tekst in bijlage algemeen goedgekeurd.

8. Verkiezing beheerders

a) CPF Planchar (uittreidend) :	40 stemmen
b) KVK Rogie (uittreidend) :	36 stemmen
c) FKP V. Avermaet (uittreidend) :	34 stemmen
d) KVK Peckstadt (kandidaat) :	32 stemmen
e) CPF Béchet (uittreidend) :	32 stemmen
f) LTZ Lambrechts (kandidaat) :	26 stemmen
g) CPF Delgoffe (uittreidend) :	24 stemmen
h) KVK Van Laer (kandidaat) :	19 stemmen
i) VTZ Billiet (kandidaat) :	15 stemmen
j) VTZ De Coster (kandidaat) :	14 stemmen
k) 2VZ Destickere (kandidaat) :	12 stemmen
l) 2VZ Verbrugghe (kandidaat) :	9 stemmen

m) CPF Sauwen

(uittreidend en niet-herk.)

n) CPC Dorsimont

(uittreidend en niet-herk.)

Aangezien 7 plaatsen te begeven waren, werden derhalve 7 eerstgenoemden ver/herkozen.

Op te merken valt dat de 4 nieuwe kandidaten 2VZ en VTZ niet verkozen werden. Na zoveel propaganda gevoerd bij de jonge elementen van onze vereniging om ze in de activiteiten van de kring daadwerkelijk te betrekken, valt het niet-verkiezen van deze jonge marineofficieren ten zeerste te betreuren.

MOTION DU XVIIIème CONGRES NATIONAL

Les Officiers de réserve de la Force Navale, réunis au cours du XVIIIème congrès de leur association à Oostende.

- Présentent leurs respectueuses salutations au Chef d'Etat-Major de la Force Navale,
- Lui réitèrent l'assurance de leur entier dévouement,
- Le remercie pour le soutien accordé sans relâche, qui s'est traduit cette année par la création d'une 2ème organisation permanente d'entraînement confiée à la Réserve : l'organisation N.C.S.O.,
- Et lui proposent les vœux suivants :
 1. Désignation d'un officier d'Etat-Major au poste de directeur de la Réserve, déjà demandée l'an dernier.
 2. Valorisation des prestations des jeunes officiers de réserve volontaires à la Div NCSO-R en assimilant ces prestations à des rappels d'avancement comme c'est le cas à la Div 218.2.
 3. Mise en route d'une 3ème organisation permanente d'entraînement concernant le recyclage d'officiers de réserve pour l'armement de chasseurs de mines.
 4. Appui entier aux propositions de l'U.N.O.R. concernant la révision du statut des officiers de réserve et la solution des différents problèmes annexes.
- Et souhaitent que l'Etat-Major de la Force navale mette à l'étude l'achat de petits patrouilleurs rapides ou la refonte dans ce sens de bâtiments existants, afin que la Belgique puisse participer avec les autres nations de la Mer du Nord et de la Communauté européenne, à la défense et à la protection des installations « off-shore » et de la future zone économique communautaire de 200 milles.

MOTIE VAN HET XVIIIde NATIONAAL KONGRES

De reserveofficieren van de Zeemacht, vergaderd te Oostende naar aanleiding van hun XVIIIde nationaal kongres,

- Betuigen de Stafchef van de Zeemacht hun eerbiedige achting,
- Bevestigen hem andermaal hun algehele toewijding,
- Bedanken hem voor de steun hun gestadig verleend, wat dit jaar leidde tot de oprichting van een 2de permanente trainingsorganisatie toevertrouwd aan het reservekader : de N.C.S.O.-organisatie.
- Stellen hem volgende wensen voor :
 1. Aanstelling van een stafofficier in de functie van directeur van het reservekader, reeds vorig jaar aangevraagd.

2. Valorizatie van de vrijwillige prestaties van de jonge reserveofficieren bij de Div NCSO-R door deze prestaties gelijk te stellen met bevorderingswederoproepingen zoals dit het geval is bij de Div 218.2.
 3. Oprichting van een 3de permanente trainingsorganisatie betreffende de herscholing van reserveofficieren voor het bemannen van mijnenjagers.
 4. Volledige steun aan de voorstellen van de N.V.R.O. omtrent de herziening van het statuut der reserveofficieren en de oplossing der aanverwante problemen.
- En stellen voor dat de Staf van de Zeemacht de aankoop van kleine, snelle patrouilleboten zou overwegen of het ombouwen van reeds bestaande schepen opdat België, samen met de andere naties van de Noordzee en de Europese gemeenschap, zou kunnen deelnemen aan de bescherming en de verdediging van de « Off-shore »-installaties in de geplande kommunautaire economische zone van 200 mijl.

AKTIVITEITEN GEWESTELIJKE AFDELINGEN WEST-VLAANDEREN

XVIIIde nationaal kongres der RO-ZM

Op 29 mei laatstleden organiseerde de Westvlaamse afdeling van de Vereniging der reserveofficieren van de Zeemacht het XVIIIde jaarlijks kongres te Oostende. Een verslag over de diverse activiteiten van deze dag vond u onder de rubriek der nationale activiteiten.

Soiree « West-Vlaanderen »

In het raam van jaarlijks kongres organiseerde de afdeling « West-Vlaanderen » een grote soiree met receptie, Indonesische rijsttafel en bal bij kaarslicht. Niet minder dan 227 personen wonden de avond bij. De avond startte te 20 uur en duurde tot half zes in de morgen.

Onder de aanwezigen bemerkte men CPF(R) Planchar, nationaal voorzitter van de vereniging alsmede de afgevaardigden van de marinekringen van Duitsland, Frankrijk, Engeland en Nederland. Frankfort am Main had een delegatie van 11 marineofficieren gestuurd, terwijl de Franse marinekringen waarmee de Westvlaamse afdeling is verbreederd nagenoeg 30 sympatizanten hadden gedelegeerd. Verder was een afvaardiging aanwezig van de Belgische zeeloodsen en het officierenkorps van de Regie voor Maritiem Transport.

Het werd een unieke avond en ongetwijfeld dé top-prestatie van de Westvlaamse marinekring. Hiermede werd dan ook de kroon gezet op het XVIIIde nationaal kongres der RO-ZM, een kongres dat onder alle aspecten tot een volslagen sukses uitgroeide.

Prestatie « Oostende I »

Van 27 tot 30 mei laatstleden was een delegatie van 11 Duitse marineofficieren van Frankfort am Main te gast bij de afdeling « West-Vlaanderen ». In het vorige nummer van Neptunus verscheen een uitgebreid verslag over deze activiteit die andermaal een waar sukses werd.

Informatiedag « West-Vlaanderen »

Op 11 juni laatstleden organiseerde onze marinekring zijn traditionele informatiedag voor reserveofficieren van de drie krijgsmachten. Als verslag over deze activiteit brengen wij hieronder het persbericht dat dienaangaande verscheen :

« Het is in het kader van haar public relationsakti-

viteiten dat de afdeling « West-Vlaanderen » van de Vereniging der reserveofficieren van de Zeemacht op 11 juni laatstleden haar traditionele infodag organiseerde ter attentie van reserveofficieren van de drie krijgsmachten. De rol en het belang van onze marine konkreet toelichten alsmede de relaties tussen reserveofficieren en beroepszeelui op effectieve wijze verstevigen vormen trouwens het hoofddoel van de geplande informatiedag. Zo werden de deelnemers, afkomstig uit alle hoeken van het land, vooreerst ontvangen in de mijnenbestrijdingsschool van Oostende, waar ze een exposé kregen over de opdrachten van onze mijnenbestrijdingsvloot ter bescherming van 's lands maritieme handelsroutes. Een geleid bezoek aan het mijnenmuseum van de school beëindigde de voormiddag, waarna de deelnemende reserveofficieren de gelegenheid kregen in te schepen aan boord van de M927 « SPA » voor het bijwonen van effectieve mijnenveegeoefeningen op zee. Naast reserveofficieren van de Zeemacht, namen tal van officieren van Land- en Luchtmacht deel aan de informatiedag en kregen aldus de kans de Belgische Zeemacht beter te kennen en te waarderen ».

RAPPORT DU PRESIDENT

Lors de la dernière Assemblée Générale de notre Association, qui a eu lieu à Tamise le 5 avril 1975, une motion a été introduite auprès de l'Etat-Major de la Force Navale.

Cette motion consistait en quatre points :

Le 1er point demandait le rétablissement des épreuves et des promotions aux grades d'officiers supérieurs : ce point a trouvé sa solution au cours de l'année écoulée et les épreuves et les promotions aux grades de CPC(R) et de CPF(R) ont été rétablis.

Le 2ème point de la motion demandait la désignation d'un officier à la fonction de Directeur de la Réserve à l'Etat-Major de la Force Navale à Bruxelles. Jusqu'à présent, aucun officier de l'EM/FN n'a reçu une telle désignation et ce point sera repris à la motion de cette année.

Le 3ème point de la motion de l'an dernier a reçu une solution partielle, car nous pouvons nous réjouir de la création d'un troisième organisation d'entraînement permanent confiée à la Réserve, la Div. NCSO-R.

Cette réalisation vient donc s'ajouter à l'escadrille de réserve Div. 218.2 et au service d'officiers de liaison à bord de navires étrangers, dans l'éventail des prestations, avec ordre de rappel, gérées par les officiers de réserve eux-mêmes. Je propose donc de reprendre à la motion de cette année, la demande de mise en route d'organisations supplémentaires, comme par exemple, le recyclage et l'entraînement permanent des officiers de réserve pour la chasse aux mines.

Quant au point 4 de la motion de l'an dernier qui concernait une demande de subsides de la FN pour éditer un bulletin d'information trimestriel, comme cela se fait avec grand succès à la Marine Française, l'EM/FN nous a répondu qu'il ne disposait pas de subsides à cet effet, mais qu'il était prêt, dans la mesure de ses moyens, à stenciler et envoyer des circulaires aux officiers de réserve à condition toutefois que ces circulaires aient en vue des prestations intrinsèquement militaires. Je puis également vous annoncer que des pourparlers sont en cours avec « Neptunus », la revue indé-

pendante de la FN, afin d'obtenir des « tirés-à-part » de la partie « Info-Réserve », subsidiés par l'UNOR, mais qui, malheureusement, ne pourront être envoyés qu'aux seuls membres effectifs en règle de cotisation.

Nous en arrivons maintenant aux réalisations de notre Association :

Le premier but de notre Association est de compléter et de perfectionner l'entraînement de nos officiers de réserve, le second de ces buts étant de promouvoir et de propager l'esprit Armée-Nation par notre présence dans nos activités sociales ou particulières.

Pour réaliser le premier de ces buts, notre Association dispose actuellement de trois organisations distinctes, et pour lesquelles nous recevons un soutien administratif et logistique du Commandement Naval d'Anvers.

A. — La plus ancienne de ces organisations consiste à fournir des officiers de liaison aux navires de guerre étrangers en escale dans les ports belges et plus particulièrement à Gand, Anvers et Bruxelles. Ce sont les présidents des sections locales respectives qui règlent le tour de rôle de ces officiers volontaires pour ces prestations qui renforcent les contacts de nos officiers avec de nombreuses Marines étrangères.

En 1 an, les OR volontaires ont fourni 152 journées de prestation comme officiers de liaison, parmi lesquelles 112 journées furent effectuées à Anvers, 30 à Gand et 10 à Bruxelles.

B. — La seconde organisation d'entraînement permanent gérée par notre Association est, sans doute la plus spectaculaire, puisqu'il s'agit de la division de dragueurs de mines de réserve, la Div. 218.2, qui nous est d'ailleurs enviable par toutes les Marines continentales Nato-européennes.

Cette organisation de « Sunday Sailors » comporte actuellement 3 dragueurs de mines de petits fonds, qui sont armés par des officiers de réserve, secondés par un équipage également formé en grande majorité de réservistes. Depuis sa fondation, cette organisation a permis à nos navires de parcourir sous le commandement d'officiers de réserve, une distance totale d'environ 25.000 milles marins sans accidents, c'est-à-dire plus d'une fois le tour de la terre.

Les prestations des officiers de réserve de cette escadrille se montent à près de 500 jours par an, dont un quart se passe à terre et les trois autres quarts en mer. La participation des sous-officiers et matelots de réserve est en constante augmentation depuis la création de l'escadrille en 1971.

En 1975, les sous-officiers ont effectué 90 jours à bord et 23 jours à terre tandis que les matelots effectuaient 446 jours à bord et 79 jours à terre, au cours de la même année.

Les résultats obtenus par ce genre d'entraînement sont très satisfaisants et permettent aux officiers de réserve/Pont d'accéder à la commission officielle, décernée par le Ministre, de commandant de MSI/Rés.

Jusqu'à présent 9 officiers de réserve ont obtenu cette commission, tandis que trois autres effectuent l'entraînement adéquat pour y accéder.

C. — Depuis le dernier Congrès, notre Association a mis tout en œuvre pour arriver à la création d'une troisième organisation d'entraînement permanent au profit, cette fois, des officiers du « Contrôle Naval ».

Les démarches furent entreprises dès la clôture du Congrès de l'an dernier par notre Past-Président

Raymond Bechet, des circulaires de demande d'inscription et des réunions d'organisation à l'EM/FN organisées. Le 3 mars de cette année, le Chef d'Etat-Major de la Force Navale décida la création de la Div.-NCSO(R), basée sur le même principe du volontariat des OR/FN, comme pour les deux autres organisations.

Le CPF(R) C. Van Avermaet, membre de notre Conseil d'Administration, et vice-président de la Section d'Anvers de l'Association, en a reçu le commandement.

53 officiers de réserve sont actuellement inscrits sur les rôles de la Div.-NCSO(R), et il est certain que cette activité ira en s'élargissant, après cette première année d'essais, car le nombre d'officiers de réserve requis pour assurer le service de Contrôle Naval en temps de crise est très élevé et dépasse le nombre d'officiers de réserve actuellement entraînés à remplir cette mission.

Nous sommes persuadés que d'ici un an ou deux, la Div.-NCSO(R) aura pu fournir à l'EM/FN un nombre d'officiers entraînés bien plus important que celui dont on dispose actuellement, en pratiquant la reconversion de certains groupes d'OR, de façon à pouvoir répondre à tous les besoins.

Ces activités, bien sûr, se font au niveau national : il serait pourtant faux et injuste de dire que là se borne l'éventail des prestations et des activités qu'offre notre Association à tous les OR/FN.

En effet, les Sections Provinciales prennent sur elles l'organisation de nombreuses autres activités, parfois à caractère militaire, mais souvent à caractère social et de relations publiques.

Ces sections provinciales, dont les présidents sont :

- pour la Flandre Occidentale, le Capitaine de Corvette H. Rogie qui - en plus de nombreuses autres activités - fut la cheville ouvrière de l'organisation du présent Congrès, et je vous demande de l'applaudir chaleureusement...
- pour la Flandre Orientale, le Capitaine de Corvette C. Peckstadt qui vient de s'entourer d'un noyau de collaborateurs actifs, qui insufflent à cette Section une nouvelle vitalité, elle qui fut le berceau de notre Association.
- pour la Province d'Anvers, l'Enseigne de Vaisseau F. Pierssens qui, en plus de la gestion d'un important pool d'officiers de liaison, a organisé, en collaboration avec le KROA et le Commandement de Province, le Bal de l'Officier, organisé au profit des enfants handicapés, et qui, en plus à d'importants projets sur le métier.
- et enfin, pour la Province de Brabant, nous avons le Lieutenant de Vaisseau G. Horion qui, en dehors de ses activités comme commandant de dragueur à l'escadrille de réserve, est à la base de la publication de l'annuaire des officiers de réserve de la Force Navale dont, si je ne me trompe, la prochaine édition va voir prochainement le jour.

Toutes ces Sections provinciales organisent de nombreuses autres activités, dont le championnat international de tir aux armes portatives organisé par la Section de Flandre Occidentale, des séances de projection de films didactiques ou de propagande de la Force Navale, des cycles de conférences, des réceptions offertes aux officiers de marine étrangers, des dîners dont les plus goûtés sont certainement les « rijsttafels » traditionnelles de notre Marine. Nous regrettons cependant l'absence de toute section régionale dans les provinces wallonnes du pays.

Voici donc, en quelques mots quelles furent les activités de notre Association depuis le dernier Congrès de Tamise le 5 avril 1975.

Il me reste donc à vous exposer la politique que, avec l'aide du Conseil d'Administration, je me propose de suivre cette année, si, c'est évident, vous voulez bien me conserver votre confiance pour une année supplémentaire. Cette politique se résume en ces quelques points :

1. Adhésion pleine et entière à l'UNOR en déclarant TOUS nos membres cotisants de façon à avoir plus de poids dans les discussions et les questions à résoudre au niveau du Ministère de la Défense, et où d'ailleurs, l'UNOR a été reconnu comme le seul interlocuteur valable pour représenter la Réserve auprès du Ministre.
2. Si les modifications demandées à nos statuts sont votées tout à l'heure, il nous sera alors possible de mettre sur pied un règlement d'ordre intérieur, qui règlera officiellement les rapports et l'organisation des Sections locales et permettra de promouvoir le recrutement de membres cotisants.
3. L'adhésion entière à l'UNOR nous permettra d'obtenir les subsides qui sont actuellement distribués à toutes les Associations d'OR et qui nous ont jusqu'à présent toujours cruellement fait défaut.
4. Soutenir d'UNOR dans ses revendications au profit des OR de toutes armes et parmi celles-ci :
 - la rémunération des prestations effectuées par les OR-Agents de l'Etat, pour les prestations effectuées en dehors des heures normales de travail.
 - la péréquation des rémunérations qui devraient être identiques à celles des officiers d'active, pour des prestations identiques, soumises aux mêmes obligations et aux mêmes dangers. Nous ne voulons plus être des officiers de seconde zone.
 - soutenir l'UNOR dans ses revendications concernant la barrière du grade de Lieutenant-Colonel ou de Capitaine de Frégate et de permettre aux OR qualifiés d'accéder au grade de Colonel ou Capitaine de Vaisseau et éventuellement à la catégorie des officiers généraux.
 - soutenir l'UNOR dans son intervention auprès du Ministre afin que la nouvelle distinction honorifique destinée aux officiers de réserve, ne soit accordée que suivant un système de points gagnés par des prestations effectuées au profit de la Réserve, et non pas à l'ancienneté simple comme c'est le cas pour les Ordres Nationaux de la Couronne et de Léopold.
5. Enfin, réaliser un programme intrinsèquement « Force Navale », en essayant
 - d'obtenir la création d'une nouvelle organisation d'entraînement permanent des Réserves, organisation axée sur le recyclage des OR vers la chasse aux mines, en vue de l'armement dans quelques années, de navires ASM de la nouvelle génération.
 - d'obtenir une régularisation de l'ancienneté des anciens de la Royal Navy Section Belge, engagés après la libération du pays et qui, comparativement à leurs camarades des autres armes, sont fortement désavantagés par la perte de leurs dossiers au Ministère des

Communications dont dépendait alors notre Marine.

6. Et pour terminer, renforcer notre crédit auprès de l'EM/FN, de l'UNOR, du Ministre de la Défense Nationale et des autres Associations, de pousser le recrutement de nos membres effectifs cotisants à son extrême limite. Nous avons déjà atteint un record cette année, mais cela ne nous satisfait pas encore : c'est pourquoi je vous demande de faciliter la tâche de notre trésorier national lorsqu'il vous demandera de vous inscrire.

Vous devez comprendre que nous ne pouvons plus, comme ce fut le cas durant 18 ans, tenir une Association en vie sans le secours des cotisations de ses membres. D'autre part, les OR/FN qui ne cotiseront pas, ne seront plus tenus au courant de nos activités. Et pourtant c'est tout à l'avantage des OR de s'inscrire, car, prévenus par nos circulaires et, nous l'espérons, plus tard par un bulletin trimestriel, ils pourront par exemple profiter de l'organisation de la Div. 218.2 pour y effectuer leurs rappels d'avancement durant les week-ends et aux dates choisies par eux.

Ils pourront même y présenter leur examen pratique de Lieutenant de Vaisseau et y préparer leur examen de Capitaine de Corvette : ceci n'est qu'un des avantages les plus frappants qui viennent à l'esprit et vous comprendrez facilement, qu'au fur et à mesure de la réalisation du programme que je me suis fixé, d'autres avantages viendront encore compléter l'éventail existant.

Bien certainement, seuls les officiers qui cotiseront à notre Association recevront ces circulaires ou ce bulletin : eux seuls continueront donc à être informés régulièrement des possibilités offertes et nous nous bornerons comme les dernières années d'ailleurs, à ne toucher TOUS les OR/FN qu'à l'occasion du Congrès National : à vous donc de profiter de l'occasion et de faire bon accueil à notre trésorier général.

Ostende, le 29 mai 1976
CPF(R) R. PLANCHAR
Président

Les délégations étrangères a/b du M480 « SERAING » lors de la sortie en mer.

De g. à d. : CPC (R) DYEVE (France), Maj. (R) CAENAN (Fr.), CPF (R) PLANCHAR (Président AOR/FN), LTZ (R) SCHEFFERS (Nederland), FKP (R) ARNOLD (Deutschland) et Lt-Cdr (R) CHRISTIE (U.K.).



ASSOCIATION DES OR/FN COMPOSITION DU BUREAU 1976-1977

Lors de la réunion du Conseil d'Administration qui a eu lieu à Kallø, le jeudi 24 juin dernier, le Bureau a été composé comme suit pour l'exercice 1976-1977 :

Président National :
CPF(R) R. PLANCHAR (Antwerpen)
(Délégué-UNOR)
Vice-Président (N) :
KVK(R) H. ROGIE (Oostende)
Vice-Président (F) :
CPF(R) R. BECHET (Wezembeek)
N1 (Secrétaire National) :
KKV(R) H. ROGIE (Oostende)
N1 (Adjoint) :
2VZ(R) Y. BOTING (Eeklo)
N2 :
LTZ(R) H. LAMBRECHTS (Oostakker)
N3 :

N4 (Trésorier National) :
LDV(R) G. DEMOULIN (Overijse)
N5 :
EDV(R) G. DEBRUYNE (Rhode Ste. Gènesse)
(Délégué UNOR)
Membres du Conseil et Administrateurs :
CPC(R) V. DELGOFFE (Schilde) - Vice-Président UNOR
CPF(R) J. LUDWIG (Bruxelles) - Délégué UNOR
CPF(R) C. VAN AVERMAET (Antwerpen)
FKP(R) C. PECKSTADT (Mariakerke/Gent) - Délégué UNOR
LDV(R) O. HORION (Bruxelles)
KVK(R) F. VAN LAER (Antwerpen)
2VZ(R) J.P. GILIS (Tienen)

REDACTION DU REGLEMENT D'ORDRE INTERIEUR

CPF(R) V. DELGOFFE (Schilde et FKP(R) L. LANG-BEEN (Gent)

PROVINCIALE AFDELINGEN

Voorzitters

West Vlaanderen :
KVK(R) H. ROGIE
St.-Paulusstraat 20, 8400 Oostende

Oost Vlaanderen :
FKP(R) C. PECKSTADT
Eeklostraat 164, 9910 Mariakerke (Gent)

Antwerpen :
(Tot 1 september 1976) - VTZ(R) F. PIERSENS
Fruihoflaan 4, 2600 Berchem (Antwerpen)

Brabant :
LDV(R) G. HORION
Av. des Anciens Combattants 85, 1140 Bruxelles

RESERVE-ORGANISATIES

A. Reservesmaldeel mijnenvegers (Div. 218.2)

CDT :
FKP(R) R. PLANCHAR
Italiëlei 84, Bus 12, 2000 Antwerpen
Voor Personeelszaken :
KVK(R) J. PERSOONS
Leopold de Vriesstraat 47, 2600 Berchem

R. Divisie NCSO-R

CDT :
FKP(R) C. VAN AVERMAET
Venneborglaan 153, 2100 Deurne
C. Verbindingsofficieren
Zie Voorzitters Provinciale Afdelingen

EFFEKTIEVE LEDEN - MEMBRES EFFECTIFS

Lidgeld - Cotisation

2VZ - VTZ — 2EV - EDV : 150 fr.
LTZ - 1LZ — LDV - 1LV : 300 fr.
KVK - FKP — CPC - CPF : 500 fr.
A verder au CCP no. 000-0468749-45
Te storten op PCR nr. 000-0468749-45
de : RO/ZM - 1900 Overijse
van : OR/FN - 1900 Overijse

INLICHTINGEN - RENSEIGNEMENTS

Voor inlichtingen betreffende de Reserve-Organisaties (Div. 218.2, Div. NCSO-R en verbindingsofficieren), zich wenden naar :

Pour tous renseignements concernant les organisations de la Réserve (Div. 218.2, Div. NCSO-R, Officiers de Liaison) s'adresser à :

1MR VERNIERS
Marinebasis van Antwerpen
Fort Ste. Marie
Zwijndrecht via
2748 KALLO
Telefoon 031 / 75.67.66 - 75.67.67 - toestel - ext. 282

* * *

LA « RHENANIA » A OOSTENDE

Armée par le RESERVISTEN-KAMERADSCHAFT MARINE KREFELD (VdRBw), la vedette « RHENANIA » accosta le 19 juin 1976, comme prévu, au Jachthaven.

Son plan de navigation prévoyait ; départ de KREFELD (Rhin), escales à ROTTERDAM, AMSTERDAM et ZEEBRUGGE. Appareillage le 19 à destination d'OOSTENDE et relâche les 19 et 20 juin, ensuite continuation du voyage vers DUNKERQUE, puis DOVER. Le retour à KREFELD était planifié via ROTTERDAM

La « RHENANIA » est une petite unité, propriété du Gouvernement Fédéral allemand, mise à la disposition du RK-MARINE KREFELD en faveur de l'entraînement à la mer des Réservistes marins de tous grades, suivant la conception de l'organisation de la Réserve Bundeswehr.

Les frais d'assurance, d'entretien, de petites réparations à la mer, ainsi que l'achat des carburants, lubrifiants et ravitaillement général, les redevances portuaires et autres obligations similaires sont à charge des participants à l'opération, devant tous posséder une qualification permettant la constitution d'un équipage autonome.

Ainsi, sous la responsabilité de M. Ulrich BONGARTZ (Res/B-Mar), Président du RK-MARINE KREFELD, un Chef-Navigateur - Professeur d'Ecole Nautique - est assisté de deux Navigateurs brevetés. Un Officier-Mécanicien chevronné, un Responsable Ménage (au dons culinaires affirmés !), deux spécialistes « électricité-électronique » et communications-radio complètent l'équipage. Il n'y a aucun armement à bord. Les affectations sont donc déterminées, avant chaque voyage, en fonction des aptitudes et spécialisations de chacun.

Un buffet froid fut offert le samedi soir, par la « RHENANIA ». Le programme du dimanche après-midi présentait une sortie en mer, avec invités OSR FN/ZM et FT/LM de l'ANOSR/NVRHO. Malheureusement, la météo annonçant une nette aggravation des conditions climatologiques, les OSR proposèrent l'annulation du projet, position qui fut - à regret - acceptée par les camarades allemands mais, qui en toute logique, devait préserver le bord de dégâts certains ! Ce n'est que partie remise, la « RHENANIA » reviendra !

Nous adressons nos remerciements les plus chaleureux au CPC Vincent SEGAERT pour l'appui efficace et la cordiale collaboration qu'il offrit spontanément dans le cadre de l'obtention des autorisations portuaires nécessaires à l'entrée, l'accostage et le séjour à OOSTENDE, de la « RHENANIA », ainsi que pour l'accueil et l'affabilité auxquels les Réservistes de KREFELD n'ont pas été insensibles. Comme à l'accoutumée, ce fut impeccable !

FICHE TECHNIQUE DE LA M/S « RHENANIA »

La vedette fut lancée en 1941 et entra en service auprès de la KRIEGSMARINE en tant qu'unité de récupération de torpilles d'exercice (4 places à bord) et de navire de balisage. Ex- Radar-Messboot de la BUNDESMARINE, sous l'immatriculation P 6046 « WELLE », la vedette est armée, depuis 1971, par le MK-MARINE KREFELD et rebaptisée « RHENANIA ». Elle est placée sous la responsabilité de U.BONGARTZ (Rés. Bundesmarine). Actuellement elle bat pavillon de la R.F.A. et arbore l'écusson du VERBAND DER RESERVISTEN DER DEUTSCHEN BUNDESWEHR e.V. de part et d'autre de la timonerie. Son port d'attache est KREFELD. Longueur (HT) : 22,30 m., CWL : 21,45 m., largeur : 3,70 m., tirant d'eau : 1,20 m., déplacement : 32 T., puissance : Diesel 6 cylindres développant 250 PS, 1 hélice, vitesse maximum : 13 nœuds. Réserve de fuel : 4 tonnes.

J.L.A. LUDWIG CPF(R)



ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE a.s.b.l.

Xème anniversaire des Associations d'Anciens

En 1976 la plupart des sections fêteront déjà le 10ème anniversaire de leur existence et organiseront différentes activités à cette occasion.

L'ANAFN pour sa part a décidé au cours de ses réunions trimestrielles du 10.1. et du 20.3.76 de marquer cet événement par la publication des statuts nationaux, par un banquet à Bruxelles et par un congrès national des Anciens.

6.2.76.

Xème bal de gala de la Force Navale à Ostende

Très beau bal comme chaque année, malgré cette fois-ci un personnel manifestement insuffisant rapidement débordé par une toute grande foule. Des Damars avec leur sourire et leur coquet uniforme remplaçaient les matelots habituellement de service à l'entrée.

Nieuwe nationale nederlandstalige onder-voorzitter

Jacques DE SOMER, voorzitter van de sectie van Turnhout werd tot deze post benoemd.

19.5.76.

Nationale jaarlijkse inscheping van de Oudgedienden
 's Morgens namen de Oudgedienden van de secties van Brussel en van Tienen deel aan een kleine zee-tocht langs de kust aan boord van de MHC 934 « VERVIERS ».

In de namiddag was het de beurt aan de secties van Liège, Namur en Verviers aan boord van de MSO 908 « TRUFFAUT ».

* * *

ASSOCIATION BRUXELLOISE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE (ABAFN)

Section de Bruxelles de l'ANAFN

12.12.75.

Le MSO 903 « DUFOUR » reçoit les anciens de Bruxelles

Le délégation de l'ABAFN invitée à bord y a reçu un excellent accueil. A l'issue d'un délicieux souper aux chandelles réalisé par le chef coq du bord - réputé le meilleur de la flotte - le Cdt Van Dycke a offert un pavillon FN au président F. Borjans qui au nom des Anciens a remis une gravure encadrée représentant un des plus beaux hôtels de ville, celui de la capitale, marraine du navire.

Décembre 1975

Semaine Navale à Laeken

La Force Navale et les Anciens ont participé à la semaine navale organisée à Laeken avec l'Association des commerçants de la rue Marie-Christine et le Syndicat d'initiative de Laeken. Expositions, vedettes fluviales, concert-promenade et concert en l'Eglise Notre Dame de Laeken avec le concours de la Musique de la Force Navale sous la direction du Commandant Guy Duijck et celui de la section artistique et culturelle de l'International Police Association - Brabant, jalonnèrent entre autres cette semaine navale de fin d'année.

15.5.76.

« L'ENJOUE » et « LE FRINGANT » à Bruxelles

Les « pompons rouges » sont revenus à Bruxelles à bord de ces deux escorteurs de la Marine Nationale. Les Anciens leur ont offert le verre traditionnel de l'amitié et ont eu le plaisir de recevoir la visite en leur local des 2 commandants de bord auxquels ils ont remis un crest-souvenir. Les contacts personnels entre les marins français et les Anciens se sont poursuivis tout au long du séjour des deux navires à Bruxelles.

27.5.76.

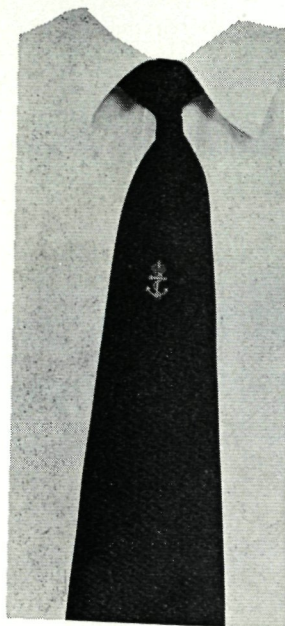
Régates de baleinières - Challenge Dufour - dans l'avant-port de Bruxelles

L'équipe Officiers du Corps des Cadets de Marine section de Bruxelles a remporté la finale 1976 devant l'ABAFN, suivie des Sous-Officiers Cadets et des Anciens d'Anvers. Pendant le déroulement de la compétition devant un nombreux public, les vedettes « RUPEL » et « CAROLINE » faisaient visiter l'avant-port aux spectateurs montés à leur bord. Ce même matin, le Corps des Cadets de Marine, devenu mixte avait fêté ses fastes et inauguré sa clique de jeunes clairons et tambours.

Les CPF Lienart et Roufosse ainsi que le 1er MC Dryepontd représentaient la Force Navale. Côté Anciens, outre ceux d'Anvers composant une équipe complète avec leur président Robert Van Dun, le Président National Gilbert Debaisieux et le Président de la section du Brabant Wallon, Léopold Charlier étaient venus rejoindre leurs amis Anciens de Bruxelles.

boutique neptunus

neptunus winkeltje



LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus Ostende.

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 200,— fr. B.T.W. inbegrepen.

Enkel door overschrijving/storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus Oostende.

BELANGRIJK !

Neptunus stelt U zijn nieuwe gasaansteker voor. De prijs : slechts 170 F, BTW inbegrepen + 25 F portkosten. Zijn elegantie zal U bekoren en zijn degelijkheid vormt een levenslange garantie. Daarbij komt nog de mogelijkheid om slechts voor 20 F, « Zeemacht » of « Force Navale », in te laten graveren of eventueel uw eigen naam of voornaam aan 5 F per letter.

IMPORTANT !

170 F, TVA comprise, + 25 F frais de port, est le prix du nouveau briquet rechargeable proposé par Neptunus. Son élégance vous le fera envier. Sa robustesse vous le fera garder. De plus il vous est loisible d'y faire graver pour 20 F Force Navale ou Zeemacht ou votre propre nom, prénom pour 5 F la lettre.



winkeltje - laatste nieuwigheden

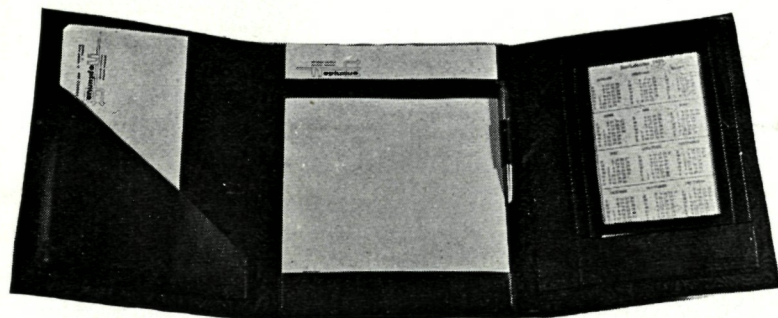
boutique - dernières nouveautés

BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marin avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier; format 25 x 19 cm.
Prix: 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender; formaat 25 x 19 cm.
Prijs: 300 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.



DRIELEDIGE SCHRIJFMAP

Grote drieledige schrijfmap in zwart simili-leder met groot meerkleurig wapen Zeemacht, bijpassende kogelpen en kalender, gevoerd in zwart satijn. Formaat gesloten 28 x 24 cm, open 28 x 70 cm.
Prijs: 450 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

WANDKALENDER

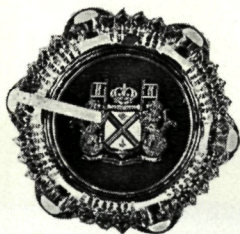
Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leder, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.
Prijs: 400 F, inklusief B.T.W., + 25 F postkosten.

POCHETTE-ECRITOIRE A 3 COMPARTIMENTS

En simili-cuir noir, avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier, doublé satin noir. Format: fermée 24 x 28 cm, ouverte 27 x 70 cm.
Prix: 450 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

CALENDRIER MURIAL

Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson colorié Force Navale et thermomètre.
Prix: 400 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.



PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.
Prijs: 300 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CENDRIER DE LUXE

En demi-cristal, sur base en bois; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration muriale.
Prix: 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

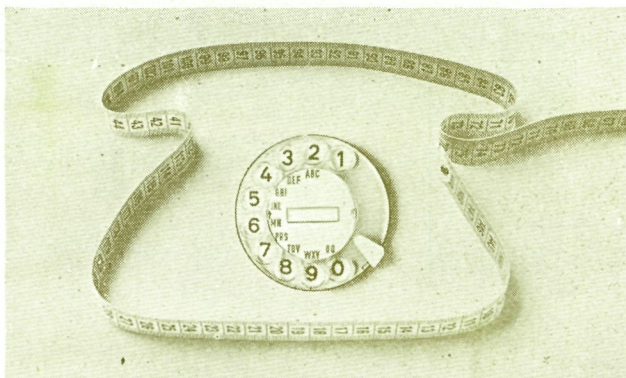


SIEMENS

Telefonie op maat : Alvorens « techniek » te denken, denken wij « advies »

We sturen u altijd gratis een adviseur, en dan pas een technicus. Hij maakt een complete analyse van uw behoeften op, hij plant uw installatie en stelt u de oplossing voor. Op maat. Uw bedrijf groeit? Siemens past uw installatie aan. Huren of kopen? Eenvoudige of zeer complexe installatie? Siemens geeft u steeds « de » oplossing.

Nous vous déléguons toujours gratuitement un conseiller avant un technicien. Il analyse votre besoin téléphonique, il projette votre installation et vous propose la solution. Sur mesure. Votre entreprise évolue? Siemens réadapte votre installation à la nouvelle organisation. En vente ou en location, de l'installation la plus simple à la plus complexe. Siemens vous apporte toujours « la » solution.



La téléphonie « sur mesure » Siemens : Avant de penser « technique » nous pensons « conseil »

SIEMENS NAAMLOZE VENNOOTSCHAP Afdeling telefonie Charleroisesteenweg 116 1060 Brussel Tel. : (02) 538.60.80.

SIEMENS SOCIETE ANONYME Département téléphonie chaussée de Charleroi 116 1060 Bruxelles Tél. : (02) 538.60.80.

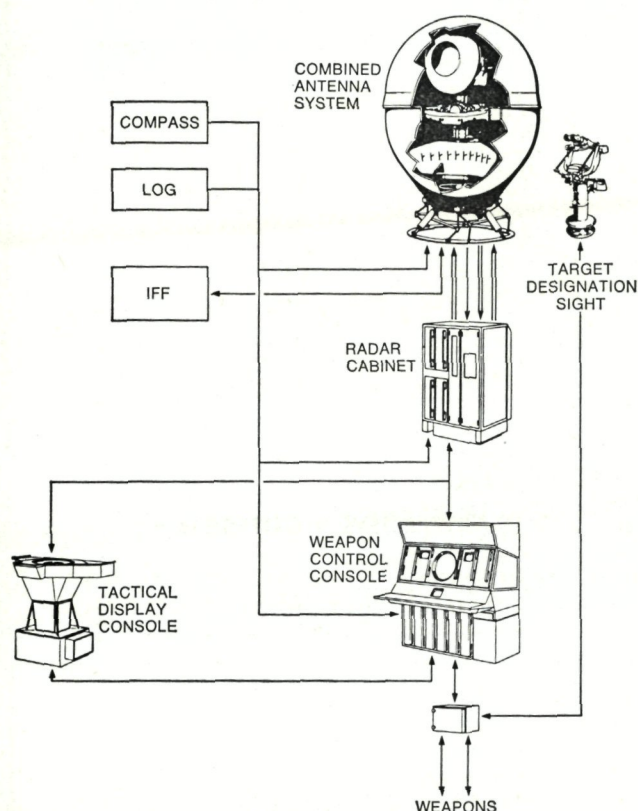


C'est ainsi qu'on écrit **TUC** au Japon

Ainsi les consommateurs japonais reconnaissent le fameux « cracker »
que savourent petits et grands dans le monde entier.

publiart/emad

Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

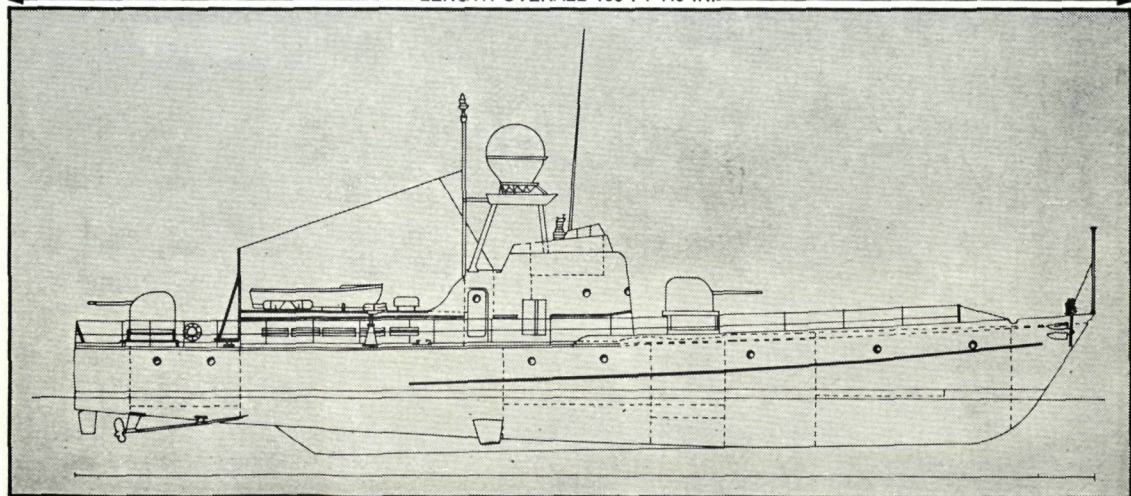
Aan boord van grotere schepen kan het systeem of deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem of een autonome vuurleidingseenheid zijn.

Hollandse Signaalapparaten BV
Hengelo. Radar-, vuurleidings-,
„data- handling”- en luchtver-

SIGNAAL keersleiding-
systemen.

S 14 N

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.





Veilige en renderende beleggingen :
De effecten aan toonder van de A.S.L.K.

- GROEIBONS
- KLASSIEKE SPAARBONS
- KAPITALISATIESPAARBONS
- SPAARBONS MET PROGRESSIEVE RENTE

ASLK 

ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTEKAS

Te Oostende :

Kapellestraat 3
Torhoutse Steenweg 160-162
Kerklaan 20
A. Pieterslaan 78
Dr. Moreauxlaan 69
Elisabethlaan 3

Te Bredene :

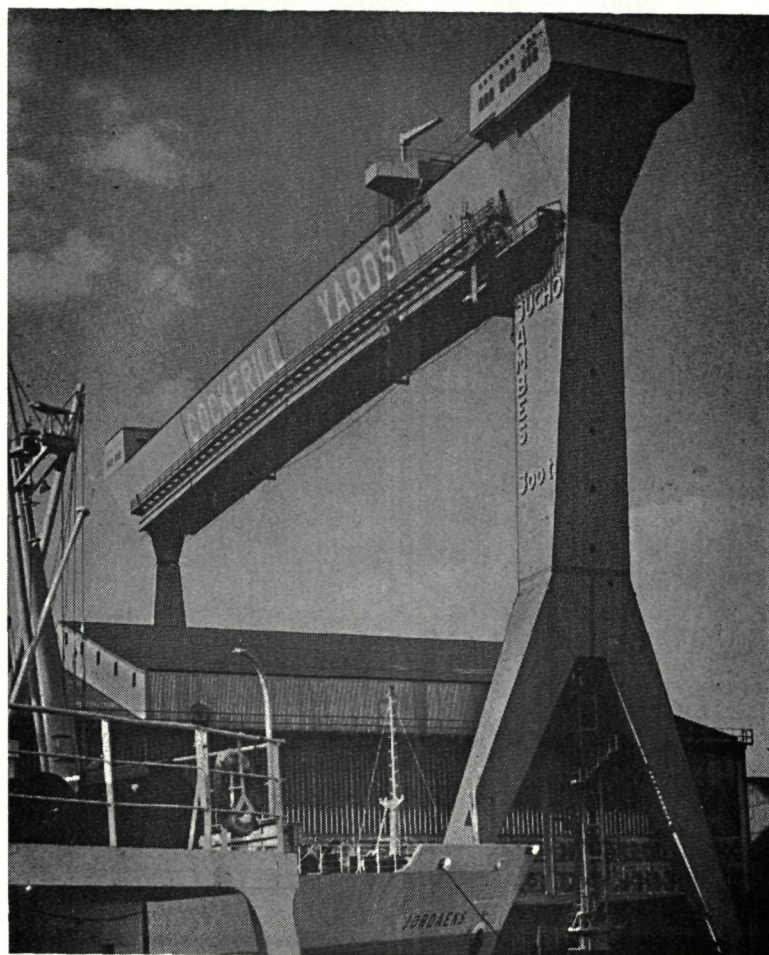
Duinenstraat 324

Te Gistel :

Stationsstraat 69

BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.
Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hek-
treilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues,
chalutiers, dragueurs de mines etc...



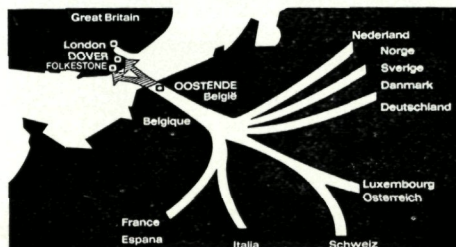
Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



* Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.

* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.

* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:

Reizigers zonder voertuig:

— Shopping trips (48 u.), winter-weekend excursies en nachtreisbiljetten.

Automobilisten:

— Minitours (5 dagen): forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).

— 48 u. excursies: Enkele prijs voor vervoer, heen en terug, van de wagen en zijn passagier(s) op voorwaarde dat de terugreis uit de Britse haven aanvangt binnen de 48 u. die volgen op het officiële aankomstuur van het schip benut voor de heenreis uit Oostende.

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

— Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.

— Regie voor Maritiem Transport

Beliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 512.51.65).

Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

HANDELSMAATSCHAPPIJ

Demaerel

IMPORT — EXPORT

Dealers to shiphandlers and aircaterers

Duty Free Stores and provisions

Hessenplein 25

2000 ANTWERPEN

Telef. 31.98.00 - 32.35.10 - 32.68.06

Telex 33803

BOELWERF

N.V.

TEMSE

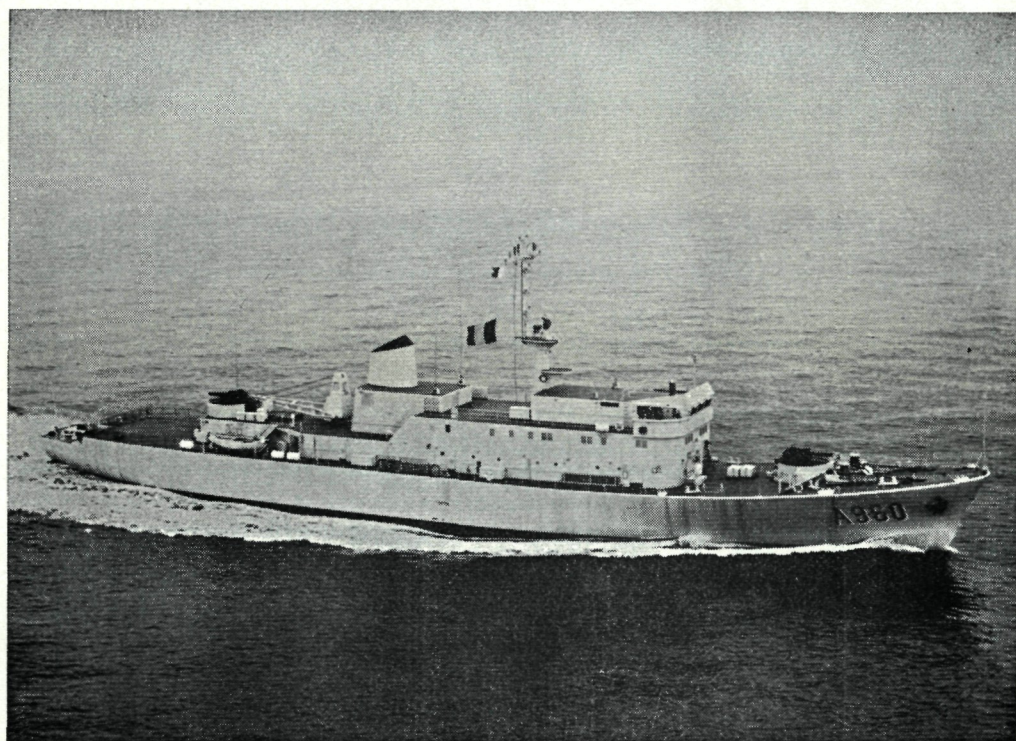
S. A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



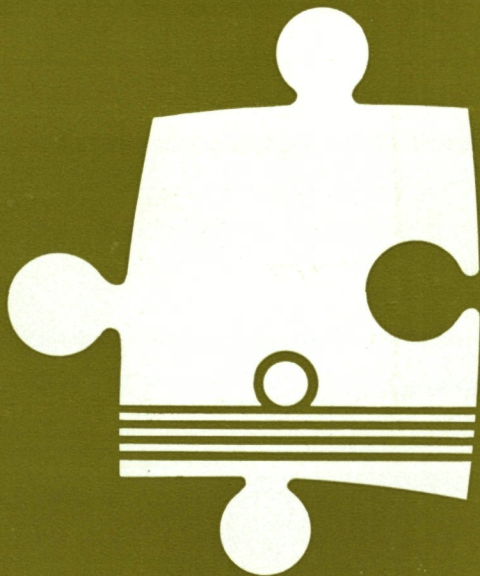
Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnenvegers en van twee fregatten.

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et de deux frégates.

009/01a/76

Nous savons que votre place est... chez nous



Notre flotte moderne, composée de cargos, de minéraliers et de porte-conteneurs, a besoin de vous et de vos capacités! Nous sommes convaincus de pouvoir vous confier la sécurité de nos navires, et de pouvoir assurer la sécurité de votre avenir. La CMB, un armement polyvalent et en pleine expansion compte sur vous pour compléter son puzzle.

CMB

Se présenter avec carnet de marin au Service du Personnel Navigant, Leopolddok 214, 2030 ANTWERPEN ou téléphoner au n° (031) 41.14.80 ext. 391 ou 379.

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

on Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Monsieur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
 e Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
 e Commodore Poskin, Bruxelles
 e Commodore e.r. Lurquin, Oostende
 e Commodore e.r. Robins, Laeken
 e Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
 Vereniging Hulpbetoon Zeemacht, vzw
 e Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans
 e Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
 e Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
 e Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
 PV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl
 PV Tanghe, Oostende
 e Kapitein Ter Zee o.r. De Poorter, Oostende
 e Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
 regatkapitein Parisi, Gent
 e Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
 e Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
 regatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne
 regatkapitein (R) Willems, Wilrijk
 regatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
 e Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
 regatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
 e Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
 e Capitaine de Frégate (R) Mertens G., France
 t.-Col. Lange, Mil. Attaché, Bxl
 PF (R) Bekaert, Oostende
 PF Van Gelder, Mechelen
 e Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
 e Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
 regatkapitein (R) Verrees, Turnhout
 e Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
 e Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
 PC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff
 tKOL (R) Wauters, Temse
 e Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek
 e Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende
 e Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl
 e Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl
 e Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
 e Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
 PC (R) Masure, Oostende
 orvetkapitein (R) Persoons, Berchem
 LV Verheyden, Steene
 LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
 LV e.r. Becquaert, Berchem
 LV (R) Carlier, Keerbergen
 LV Van Laer, Antwerpen
 LV (R) Remy, Uccle
 LV (R) Maertens de Noordhout B., Tilff
 DV (R) De Sloover, Bruxelles
 DV (R) Demoulin, Bxl
 DV Van Der Velde, Wemmel
 DV (R) Rayé, Kraainem
 DV (R) Horion, Evere
 DV (R) Dobson, Antwerpen
 e Commandant Adrien, Uccle
 e Capitaine Mertens, Uccle
 e Aumonier Cuyllits, Uccle
 EV (R) Van Den Bulck, Antwerpen
 e Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, Oostende
 Club Officiers St.-Kruis
 Club Officiers Zeebrugge

Verbroedering Royal Navy, Oostende
 1MP o.r. Schram A., Eernegem
 1MT (R) Pauwels, Langdorp
 Damar Verschooten, Oostende
 Marine Basis Kallo
 Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
 Marine Kadettenkorps, Mechelen
 Tabagie Onderofficiers, Comservost
 Troepenkantien, Zeebrugge
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
 L'administration communale de Verviers
 L'administration communale de Charleroi
 Gemeentebestuur St.-Truiden
 De stad Knokke
 L'administration communale de Visé
 Het gemeentebestuur van Turnhout
 De stad Brugge
 Le Baron Kronacker, Antwerpen
 Le Comte d'Ursel, Moulbaix
 Mme Vve Timmermans, Oostende
 Mme Vve Flahaut, Den Haan
 Madame Truffaut, Liège
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Hosdain, Marcinelle
 Monsieur Hamoir, Etterbeek
 De Heer Boudens, Oostende
 De Heer Verhaeghe, Ixelles
 Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
 Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
 Monsieur Geonet, Marcinelle
 Monsieur Pallemarts, Bxl
 Monsieur Leonard, Jette
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
 De Heer Windey, Steendorp
 Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge
 Monsieur De Keyser, Waterloo
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Dubois, De Pinte
 Caddy-Tailors, Oostende
 Dr. Verhaeghe, Eeklo
 L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
 Les Etablissements Brulé, Schaerbeek
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
 De Heer Deroot, Gent
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 Hotel Wellington, Oostende
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
 De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
 De Heer Heynen, Antwerpen
 De Heer De State, Ekeren
 De Heer Boonen, Wilrijk
 Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
 Cockerill Yards Hoboken
 General Stores Shipchangers, Oostende
 De Heer Cools, Brugge
 De Heer Deswaene, Ruisbroek
 Phoenix Oil Products, Schoten
 De Heer Wolf, Oostende
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
 S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles
 Le Baron de Brouwer, Bruxelles
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
 De Heer Degelder, Leuven
 Monsieur Bonnevie J., Oostende
 Informar, Bruxelles
 Monsieur Verlinde, Jette
 De Heer Soetens, Oostende
 Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
 De Heer Grandjean, St.-Niklaas
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
 Club 1MT & Mat COMENAV, St.-Kruis
 Monsieur Schlim, Arlon

Monsieur Lamproye, Bruxelles
 Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
 Maag Belux, Bruxelles
 Monsieur Roulin, Dinant
 Monsieur Vanderhoven, Renaix
 De Heer Hauglustaine, Hasselt
 S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
 Monsieur De Buck, Bruxelles
 Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
 Monsieur Lenoir, Gaillmarde
 Monsieur Martens, Braine Le Comte
 Mevrouw Verleye, Brugge
 N.V. Kredietbank, Brugge
 De Heer Hausman, Oudenaken
 De Heer Capens, St.-Niklaas
 De Heer Quaghebeur, Oostende
 De Heer Decoster, Antwerpen
 Le Comte de Lanoit, Bruxelles
 De Heer Clarysse, Antwerpen
 Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
 Royal Yacht Club Oostende
 De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
 De Heer Elslander, Pulle
 De Heer De Baere, Aalst
 De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
 De Heer De Schoenmaeker, Leuven
 De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
 Monsieur Delrez, Verviers
 Monsieur Dzechciarek, Dampremy
 Monsieur Carly, Bruxelles
 Monsieur Rombout, Bruxelles
 Yacht Club Nieuwpoort
 Monsieur Dr. Houard, Seraing
 Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
 Monsieur Aubinet, Grivignee
 De Heer Van den Bulck, Antwerpen
 De Heer Van Belle, Meerbeke
 Monsieur Fievez, Député, Huy
 Mevrouw Van Winnendael, Kortenberg
 Monsieur de Brabant, Bxl
 Monsieur Marique, Couillet
 Monsieur D'Hoogh, Bxl
 De Heer Naudts, Oostakker
 De Heer Baeyens, Knokke
 Internat. Boekhandel, Oostende
 De Heer Pierins, Lichtaart
 De Heer Soetens, Oostende
 Naamloos
 Cercle Nautique F.Aé, Bxl
 Docteur Sas, Bxl
 De Heer Luysen, Oostende
 Marine Kadettenkorps Antwerpen
 Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
 De Heer Van Acker, Merksem
 De Heer Van Gelder, Borgehout
 Monsieur Mathy, Liège
 De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppem
 M. Verdeau, Salle Panthéon, Bruxelles
 Accé, Monsieur Van delft, Drogenbos
 De Heer Stevens, Buizingen
 Mej. M.M., Bredene

Afgesloten op datum van 8-7-1976
 Clôturé à la date du 8-7-1976

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

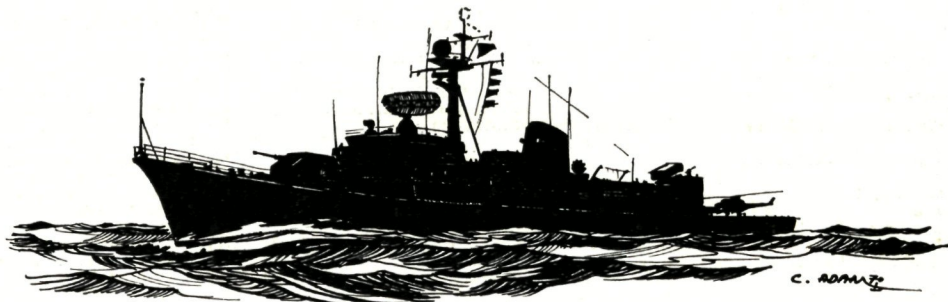
la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmee U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC
MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linieregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.

Op weekdays van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 17 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredakteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

24e jaargang - neptunus 1976-77 - 24e année

nr 161 - no 161

twemaalnelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boite postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1976 by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Ger